REUTEMANN
Y LOS AÑOS 70

Una colección de entrevistas publicadas en los años 70 y de comentarios en internet.

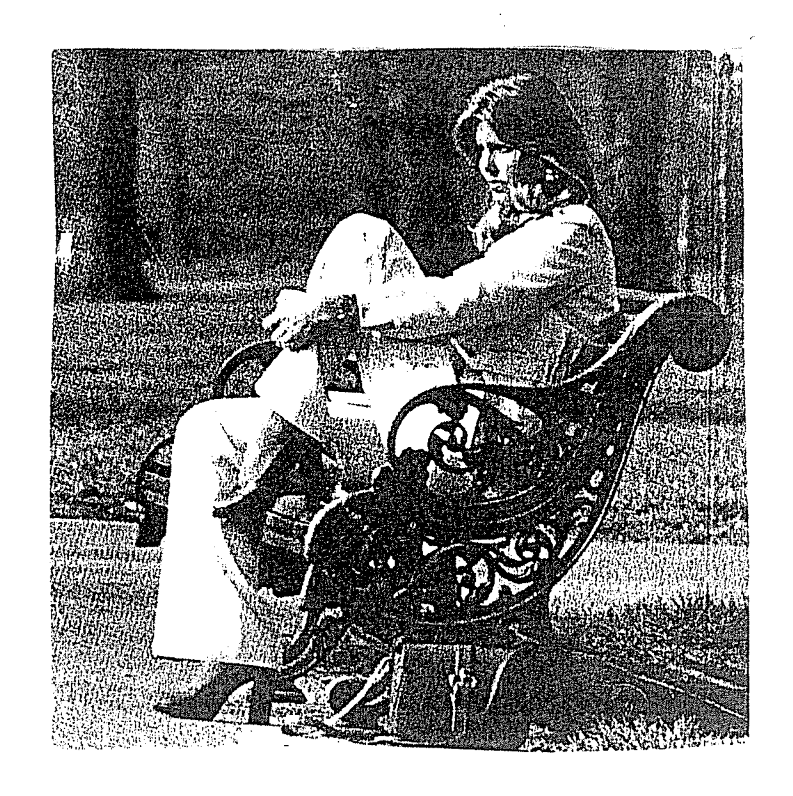
1 - Los años 70 y la llegada de nuevas figuras de la fórmula uno.

Llegan nuevas figuras :

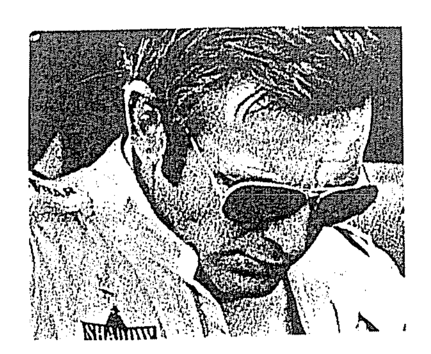
Así son los primeros años 70 . En la fórmula uno, los equipos cada vez dependen más de patrocinadores puesto que los presupuestos de cada equipo suben y suben cada temporada porque los autos cada vez son más " modernos" y caros , los diseños de los carenados son "chulos" con tomas de aire y alerones , los neumáticos son cada vez más gruesos,los pilotos llevan Nomex y nuevos cascos como los de los astronautas, los autos son más inestables

y peligrosos pero muy espectaculares : es la época de Ronnie Peterson que es el más hábil manejando este tipo de auto y que debió ser campeón en el 73 si no hubiera perdido puntos en su disputa interna en Lotus contra Fittipaldi , que el año anterior había sido campeón gracias al diseño en forma de cuña del Lotus que iba a dar el modelo de auto de fórmula uno de los años 70.

El accidente de Revson y la primera victoria de Reutemann :Sudáfrica

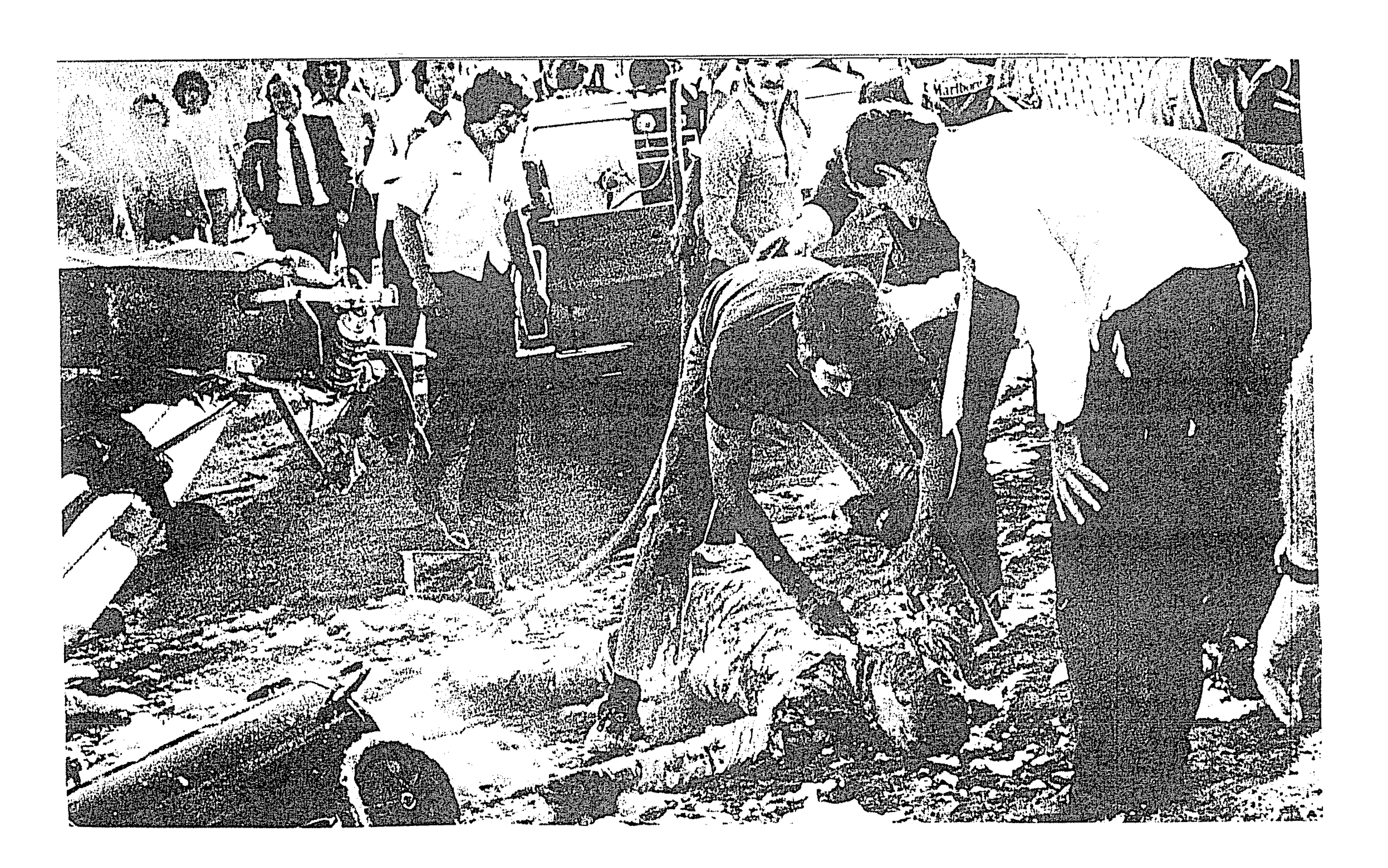


Marjorie Wallace, elegida Miss Mundo en 1973, en Londres, anunció de pronto que iba a casarse con su novio. Su novio era Peter Revson, corredor automovilístico y heredero del imperio cosmético Revlon.



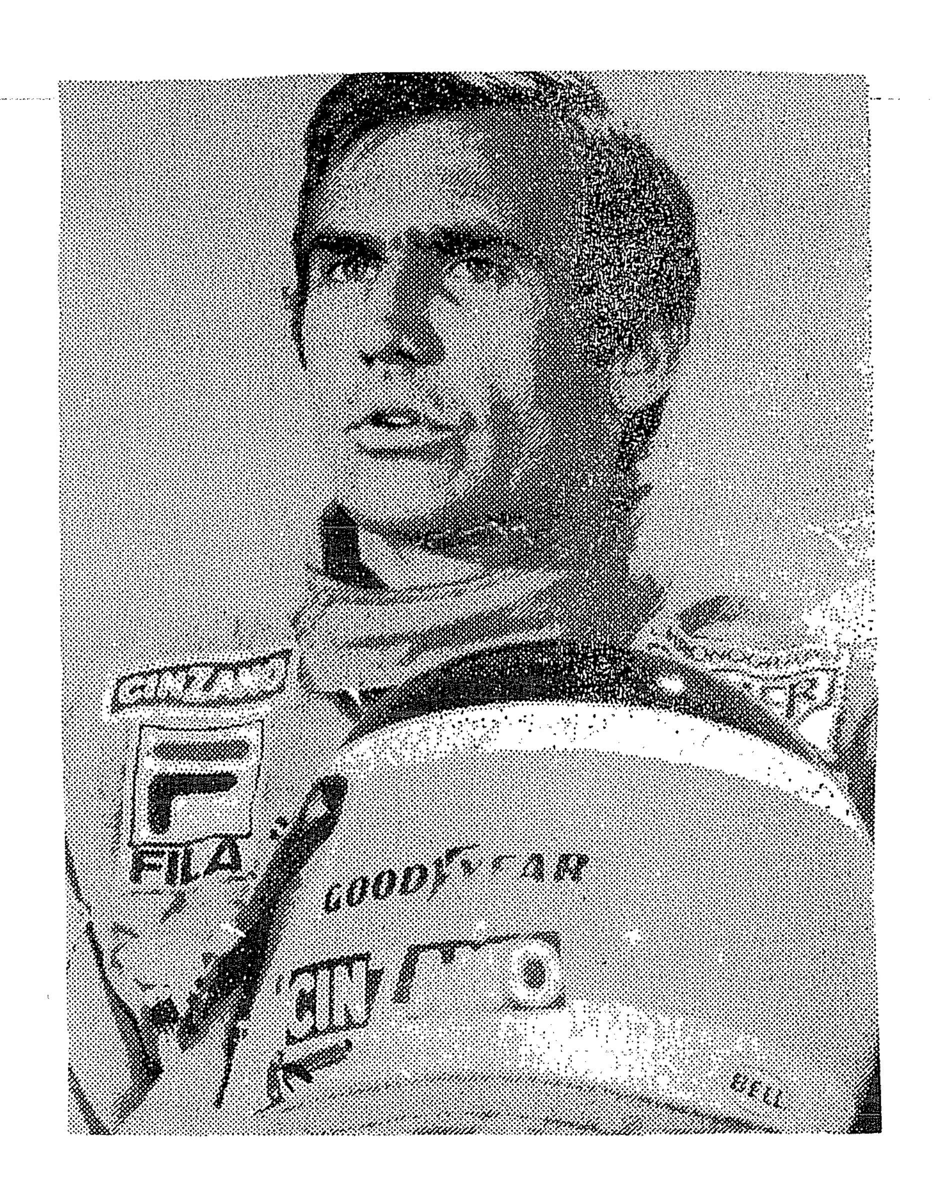
Él, el corredor, Peter, era ese muchacho que, como tiene tanto dinero y es tan rico por su casa, sale corriendo en un bólido y llega campeón, hasta que un día se estrella. La conjunción de la belleza y el dinero es mortal de necesidad. La vida nos lo dice todos los días.

¿Y qué decir de las carreras de coches? El hombre persigue la belleza mortal de la velocidad y la mujer persigue el vértigo —también mortal, a veces— de la belleza. Ellas y ellos quieren llegar demasiado pronto, demasiado rápidos. Ellas se desnudan de ropa y ellos se desnudan de alma en la ráfaga de los grandes circuitos. Son dos locuras de nuestro tiempo, dos maneras de pasar y de matar el tiempo. Pero el tiempo, que no pasa, mata.



Y a los catorce días, su novio, el corredor, se mataba en el circuito de Johannesburgo. Son las historias de nuestro tiempo, el sexo y la velocidad, el récord y la violencia, el culto a la belleza y el culto al vértigo. El mal del siglo.

Debió ser campeón el 74 : Reutemann debió ganar el campeonato ese año 74 pero la falta de fiabilidad de su Brabham , (que era el mejor coche de ese año) y su mala suerte con la gasolina



en Argentina 74 y su parada en boxes en Italia 74 "porque oía ruidos raros en el auto" cuando iba primero le privan de dos victorias más a sumar a sus tres en ese año y que le habrían dado el título que ya le correspondía en el 74.

Un piloto fino :

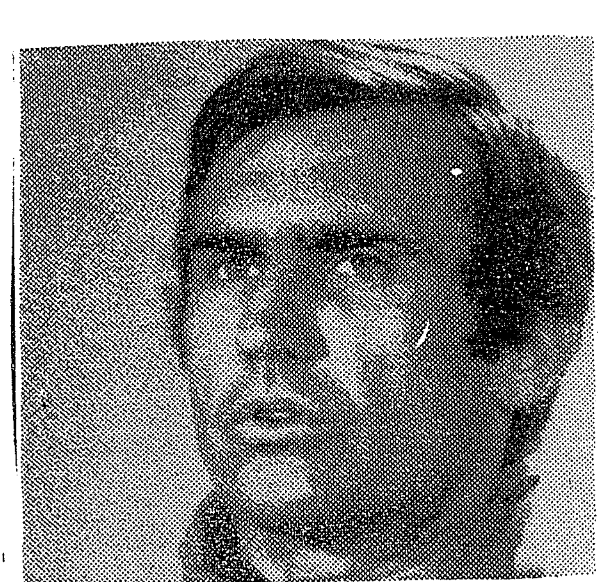
Para mí, su auto más estético fue el Brabham del año 75, blanco, con una curiosa forma triangular o piramidal,
el mismo Reutemann dice que el Brabham de Watkins Glenn 1974 fue su mejor sensación manejando un fórmula uno, que cuando estaba bien reglado respondía perfectamente a las órdenes del piloto ,
y es que Reutemann necesitaba tener un auto que respondiera perfectamente a su manejo, si no disponía del auto de esta manera, decía que perdía la forma al manejar y se convertía en un piloto más, del montón,
pero cuando lograba el auto adaptado al día y a la pista, Reutemann se volvía imbatible.

Los franceses no lo entendieron nunca

La prensa francesa le acusó durante años de pilotar según su estado anímico o su moral, que si tenía un mal día hacía una carrera que pasaba desapercibida para todos y que esto molestaba mucho a los patronos(un piloto que un día conduce bien y al otro día no hace nada) .
Reutemann se defendía diciendo que él siempre pilotaba al máximo de sus posibilidades,
algún mecánico de Ferrari(en el 73 cuando conducía para ellos sport-prototipos) dijo que si Reutemann tenía problemas psicológicos como ventilaba la prensa, en cuanto subía al auto no se le notaban porque corría y ¡ cómo corría!

CARLOS REUTEMANN

(Argentina)
Nacido el 12 de abril de 1.942 en Sant
(Argentina)
Signo del Zodíaco: Aries
Estado: Casado con dos hijos
Domicilio: Santa Fé y Módena (Italia)
Debut en Campeonato: Argentina, 1.
(Brabham)
Primeros puntos en Campeonato: 4º Canadá, 1.972 (Brabham)
Primera victoria: Africa del Sur, 1.
(Brabham)
Número de victorias: 5
Mejor resultado en el Campeonato: 3º 1.975 (Brabham)
Participaciones: 71. "Pole positions" 2
Equipos: Brabham y Ferrari
Soltura en los circuitos rápidos y excele moral después de una temporada llena frustaciones en Brabham. No le gusta lluvia.
Observaciones: Posee ya la mentalidad de campeón mundial.



Con Pace :

Carlos Pace llega a Brabham a mediados del 74 (despúes que varios otros pilotos
se sentaran en el segundo Brabham con poco éxito)
Pace ya se había mostrado como una promesa el año 73 manejando un Surtees, Ferrari le propuso ser segundo piloto de Regazzoni para el 74 pero no pudo por tener contrato firmado,
hacia el final del 74 consigue ser segundo en Watkins Glenn detrás del Lole mostrando su adaptacion al auto,
en el 75 se confirma al ganar en su Brasil:
en una entrevista declara- creo que puedo ser campeón este año y estoy muy contento de tener en el equipo a Reutemann, creo que su clase es innegable-.
El Lole, por su parte, sólo lo ve como rival y no le hace ninguna gracia que tenga que subordinarse a Pace si el brasileño consigue mejores resultados en el 75.

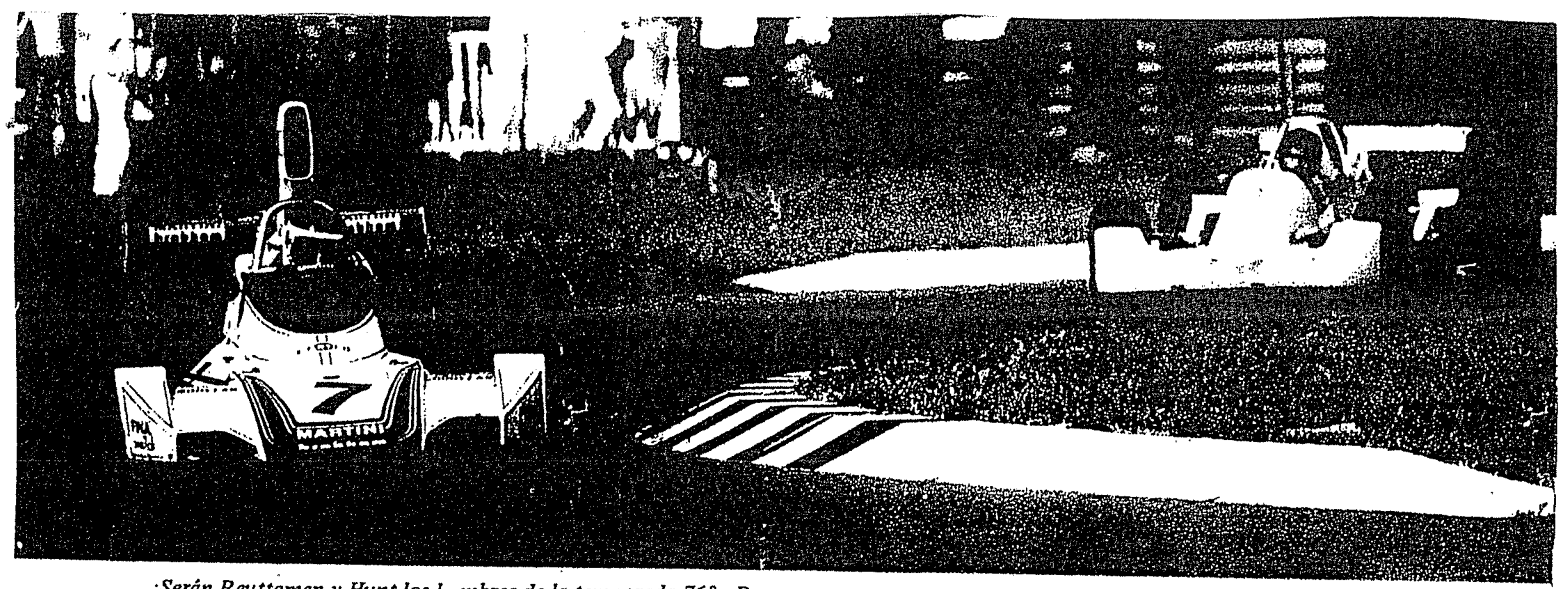
La prensa española habla a principios del 75 que Brabham es el equipo favorito, que sus dos pilotos son formidables y, aunque tienen estilos distintos, son ambos igual de efectivos:

el estilo de Pace se distinguía porque le gustaba atacar desde el principio, lo hizo en Sudáfrica, Alemania e Inglaterra ese año 75; en varias carreras salía desde la primera fila, también era conocido por manejar muy cerca del volante, casi pegado a su cuerpo.

Reutemann, en cambio, prefería esperar los acontecimientos, le gustaba tener los pedales con poco recorrido y en el reglaje del auto también seguía otros conceptos distintos a los de Pace,
a lo largo del 75 pareció en varias ocasiones que Pace haría mejores resultados que Reutemann pero al final el santafecino acabó el campeonato en mejor situación,
la prensa francesa elogió el tercer puesto de Pace en Mónaco ese año,
luego el año siguiente los dos pilotos acumularon frustaciones porque el Brabham-Alfa Romeo no andaba, Pace lanzó en alguna ocasión los guantes y el casco al suelo del box, enfadado,
se dice que por entonces ya ni se hablaban los dos Carlos.

En el 77 Pace parecía destinado a ganar el título, según sus primeras carreras en puestos de cabeza otra vez , pero un accidente de avioneta acabó con su vida,
Ecclestone cree que Pace habría ganado el título en el 77 y todavía hoy en día recuerda su afecto personal por los pilotos brasileños, Pace fue su primero.

De paso, digamos que a veces se olvida en el palmarés de Reutemann que fue tres veces tercero en el campeonato , en el 75, el 78 y el 80 , y eso no es fácil .



¿Serán Reutteman y Hunt los hombres de la temporada 76? . De momento este año se han clasificado 3.º y 4.º respectivamente.

Un piloto académico :

Soy seguidor del Lole desde Montjuich 1975, ví esos coches blancos de Brabham en ese circuito muy peligroso pero muy bonito, las primeras vueltas fueron una locura, veinte coches pegados unos a otros en unas calles llenas de guardarailes, árboles y farolas, sin escapatorias, creo que los Brabham de ese año son los autos más bellos y estéticos de la historia de la fórmula uno.

Luego fui siguiendo la carrera en formula uno del Lole, me enteré que tenía una personalidad especial, un físico que en Italia le llamaban el bello, también en Francia ("le beau tenebreaux," según Sport-auto),
atormentado y atormentador según Ferrari; "nadie sabe lo que tuve que pasar dentro de Ferrari," según el mismo Lole;
para los pèriodistas de esos años la personalidad del Lole era igual o más interesante que sus carreras;

como piloto, creo que Gordon Murray lo dijo bien, era el único piloto de su época que no derrapaba y sin embargo hacía los mismos tiempos que los otros, buscaba poner a punto el auto para ese circuito y día y cuando lo conseguía, salía primero y nadie lo podía vencer,
daba vueltas y más vueltas siempre pasando por el mismo sitio, mimando la mecánica, Frank Williams decía que tenía un talento casi genial en sentir todos los resortes del auto para ponerlo a punto.
Reutemann representó el estilo académico en su época , no espectacular, no de jugarse la vida en cada curva sino de pilotar bien y hacer una buena carrera y ganar si el auto es el mejor.

Gordon Murray, el ingeniero de Brabham, decía en el 75 que Reutemann era el único piloto de esa época que no derrapaba y a pesar de ello hacía los mismos tiempos que los otros pilotos,
Murray decía que Reutemann siempre pasaba por los mismos sitios de cada curva, siempre marcaba los mismos tiempos y podía hacer esto durante vueltas y más vueltas.

Un piloto minucioso :

Nigel Mansell dijo en el 81 que había aprendido mucho siguiendo a Reutemann y viendo cómo en entrenos daba una vuelta al límite y luego daba otra vuelta relajado y luego volvía a empezar con otra vuelta al límite.
Luego en ese año 81 en que Gordon Murray competía con Piquet contra Reutemann, dijo de él que no se merecía ser campeón del mundo porque en entrenos siempre estaba pendiente de los tiempos que hacían los otros y si eran más rápido que él, decía que no tenía posibilidades y salía a hacer una carrera conservadora.
Supongo que Piquet daba más espectáculo, pero se rompió las piernas en Indianápolis hace unos años cuando intentó repetir los éxitos de Fittipaldi en Estados Unidos.

Schecter ganó el 79 repitiendo lo que hizo Lauda en el 77, ganado tres carreras y siendo regular, a pesar de que los Renault eran coches superiores y que Jones dominó la segunda parte del 79,
luego se sintió un poco culpable de ganar un campeonato que le habría correspondido a Reutemann si hubiera seguido en Ferrari y empezó a hablar bien de él,
decía Schekter en el 81 que Reutemann debía ganar ese año, que en el pasado había cometido errores pero que ahora había alcanzado un nivel de pilotaje muy alto,
también reveló que en el 78 se reunió en secreto con él en un parking de Mónaco y que Reutemann estaba muy nervioso por si algún periodista italiano lo había seguido,

y que en Sudáfrica 75 Reutemann podría haberlo pasado si lo hubiera intentado más veces, lo más probable es que Reutemann empezara el año 75 con mentalidad de acabar todas las carreras, porque había visto que la regularidad había dado a Fittipaldi el campeonato en el año 74 y él lo había perdido por sus muchos abandonos ese año,
con Schekter, que todavía tenía fama de peligroso en el 75, Reutemann quizá no quiso perder una segunda posición por jugarse con Schekter un accidente,

en ese año 75 los periodistas españoles decían de Reutemann que tenía soltura en los circuitos rápidos, quizá porque había ganado en el 74 en tres circuitos rápidos, que no le gustaba la lluvia, que no le gustaba Mónaco;
los periodistas ingleses, todavía hoy sin entender a Reutemann, hablaban en el 75 de que el circuito de Anderstop era el más adecuado para su pilotaje minucioso y analítico.

Anderstop, en Suecia, era un circuito de curvas regulares con radio constante. Reutemann perdió esa carrera cuando estaba conduciendo maravillosamente, como decían los periodistas ingleses, como si esas curvas regulares encajaran perfectamente con sus movimientos de volante y su minuciosidad al manejar, pero una goma empezó a perder aire y Lauda aprovechó para pasarlo y ganar;
los periodistas franceses decían que Reutemann pensaba y repensaba luego sus carreras una y otra vez en su casa y, sin duda, ese Suecia 75 lo debió maldecir muchas veces en los días siguientes.

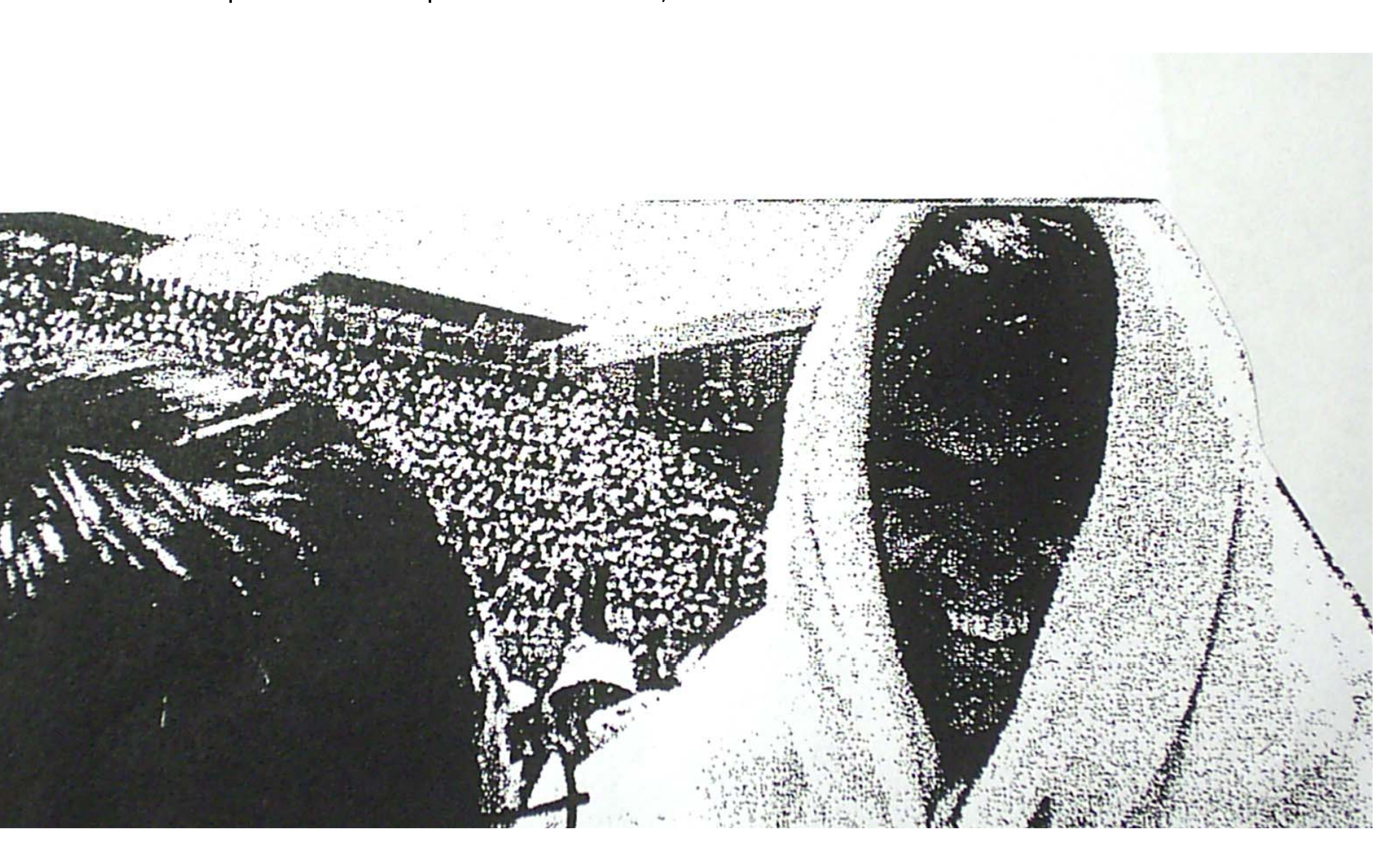
un autógrafo, por favor.





Con Andretti en el podio en 1978 (Bélgica) y peleados al año siguiente en Lotus por no andar el nuevo Lotus 80.

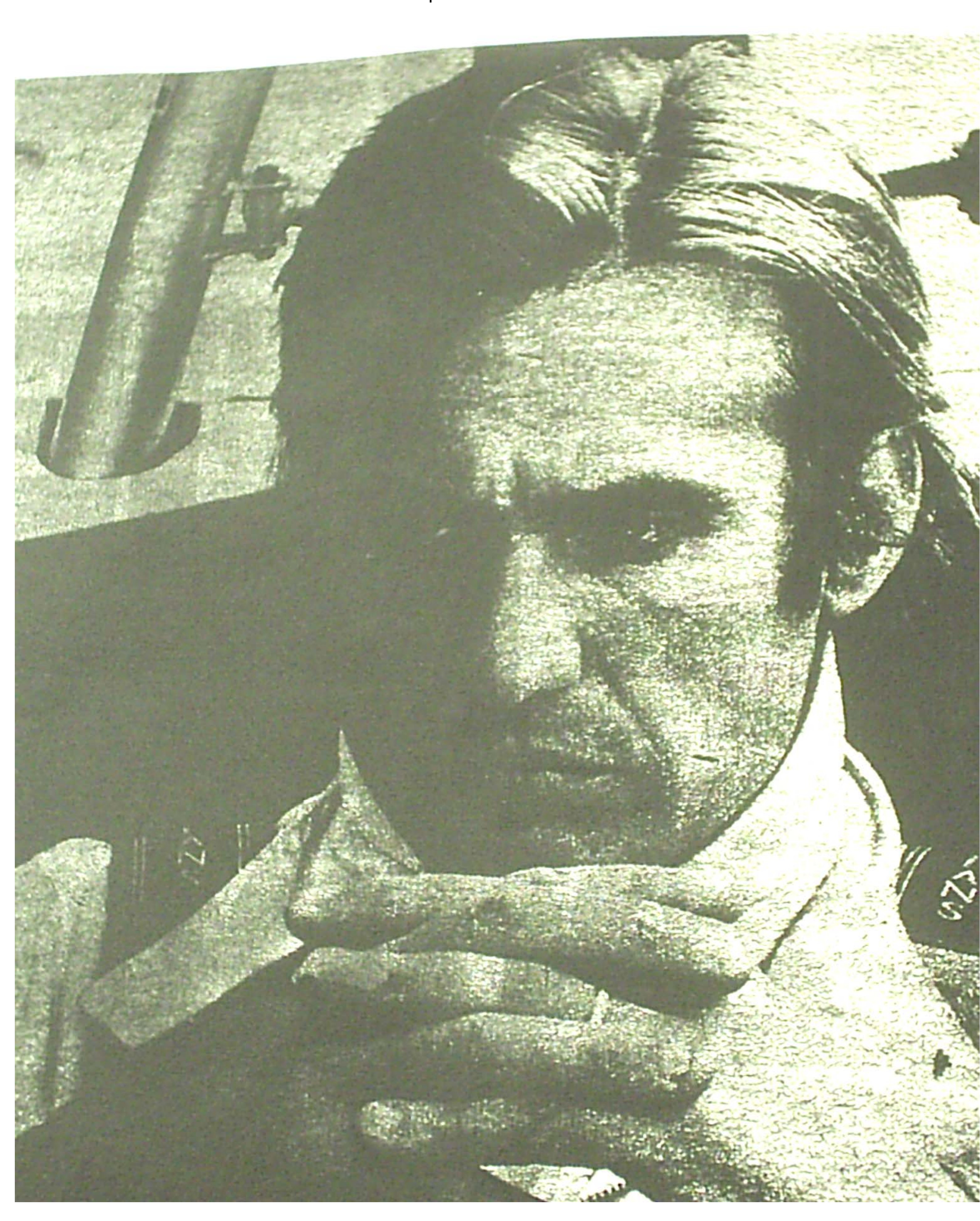
Bromeando con Ecclestone acerca de su nuevo equipo Williams patrocinado por los árabes, 1981.

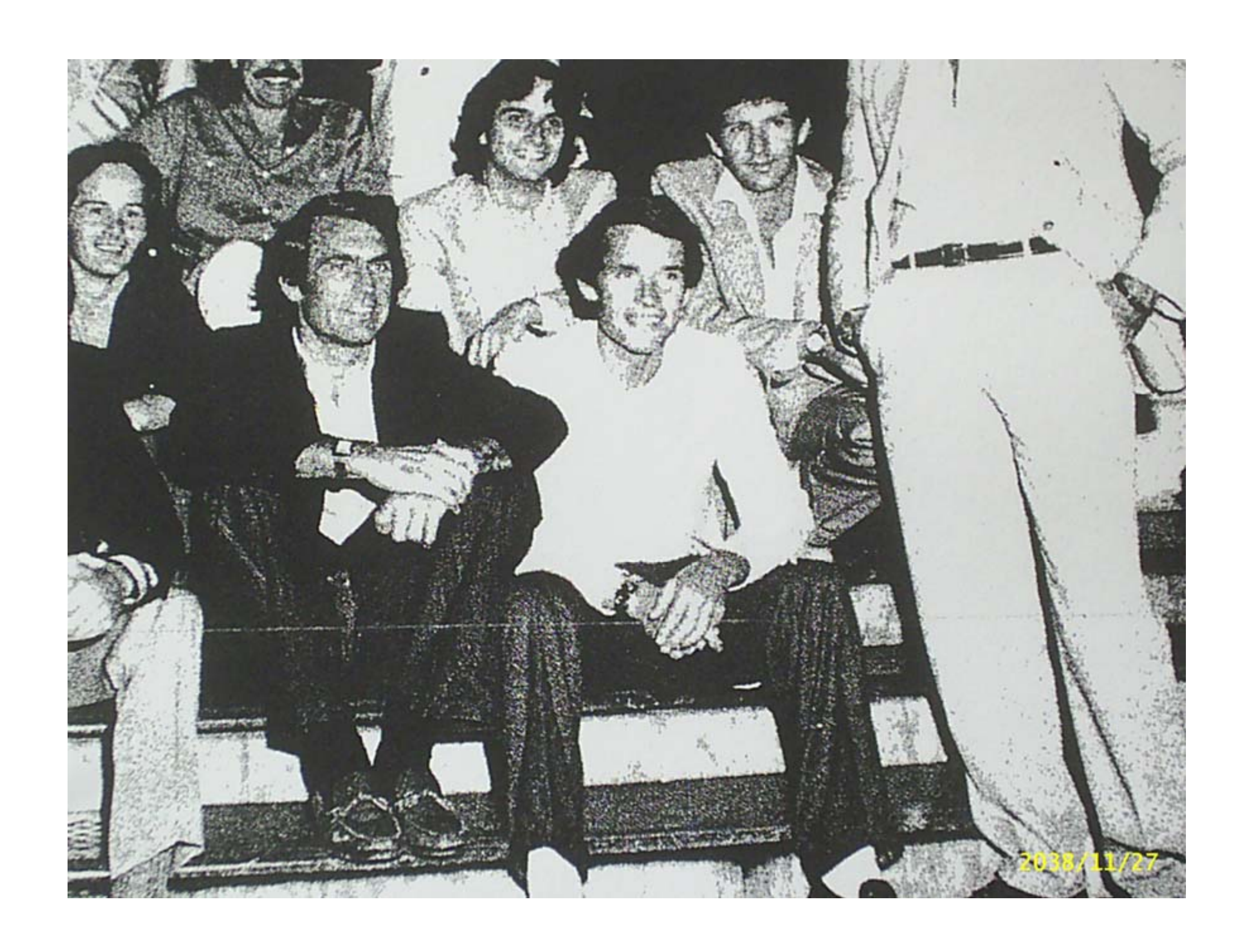


Ninguna broma con Lauda, 1977 con una sorda pugna por ser el primer piloto de Ferrari.



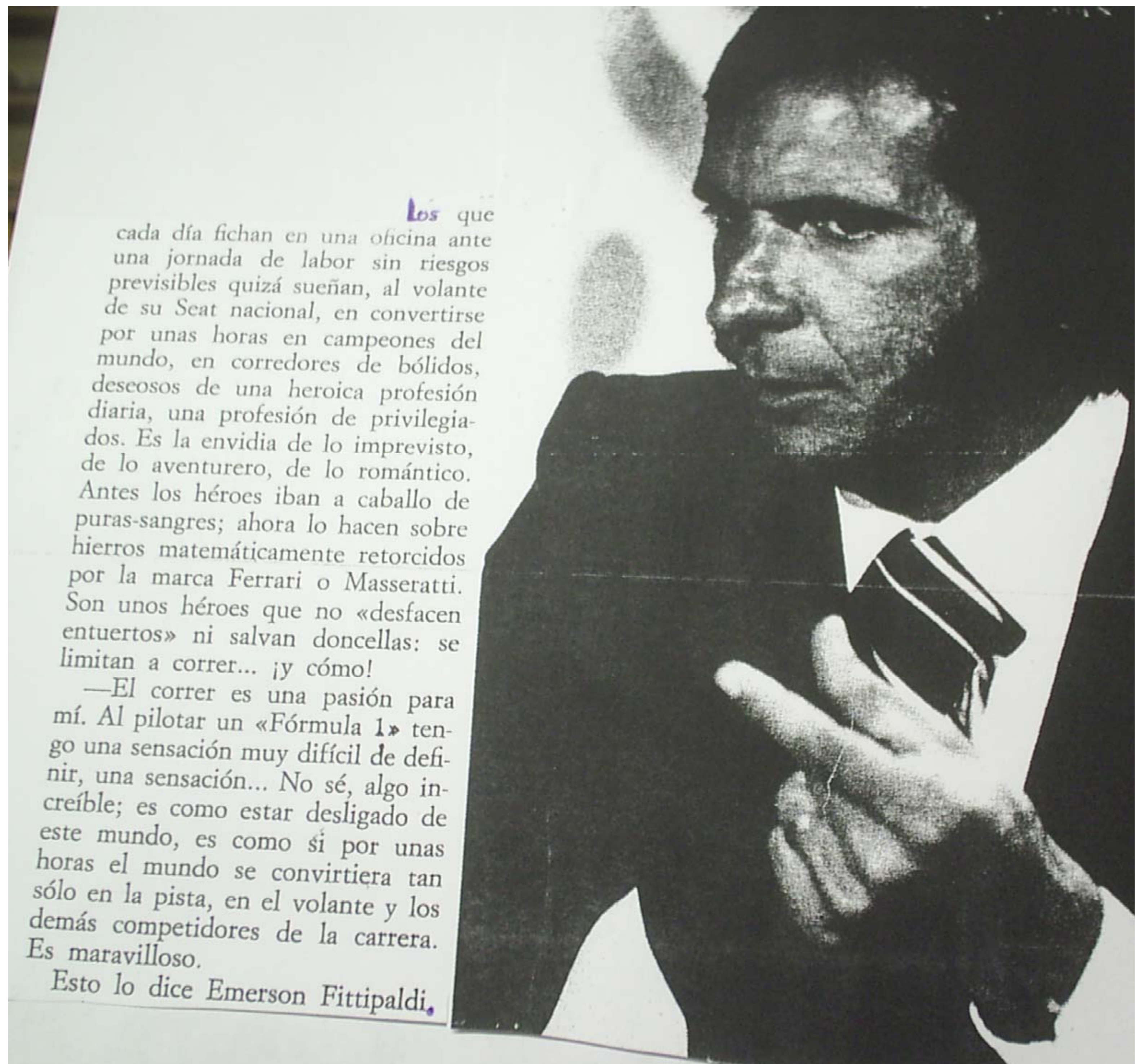
Concentración antes de la largada.
Según Mimicha Bobbio, Reutemann tenía en esos instantes los nervios a flor de piel.





Con Ickx, Villeneuve, Piquet, Scheckter ...

Así se veía el oficio de piloto de carreras hacia 1974 :



Los que cada día fichan en una oficina ante una jornada de labor sin riesgos previsibles quizá sueñan, al volante de su Seat nacional, en convertirse por unas horas en campeones del mundo, en corredores de bólidos, deseosos de una heroica profesión diaria, una profesión de privilegiados. Es la envidia de lo imprevisto, de lo aventurero, de lo romántico. Antes los héroes iban a caballo de puras-sangres; ahora lo hacen sobre hierros matemáticamente retorcidos por la marca Ferrari o Masseratti. Son unos héroes que no «desfacen entuertos» ni salvan doncellas: se limitan a correr... ¡y cómo!

—El correr es una pasión para mí. Al pilotar un «Fórmula 1» tengo una sensación muy difícil de definir, una sensación... No sé, algo increíble; es como estar desligado de este mundo, es como si por unas horas el mundo se convirtiera tan sólo en la pista, en el volante y los demás competidores de la carrera. Es maravilloso.

Esto lo dice Emerson Fittipaldi.

Montjuich 1975

Jean Pierre Beltoise fue el responsable último de lo que aconteció en Montjuic en 1975, debería haber obligado a los organizadores a poner dos chicanes y mejores guardaraíles ,.los organizadores no querían aceptar(como todos los pilotos españoles y el público español de entonces) lo peligroso que era Montjuic,
y es que este tipo de circuitos urbanos son tan bonitos y además con curvas interesantes que no encuentras en los circuitos artificiales actuales(diseñados por un alemán del que no recuerdo el nombre pero que
construye circuitos estúpidos y aburridos y encima en Malaisia, Bahrein, China o Turquia le siguen encargando los nuevos circuitos)
bueno pues Montjuic creaba adicción y no podías dejar de dar vueltas y más vueltas a él,
yo mismo lo he hecho muchas veces con mi turismo, a velocidad baja porque la policía siempre está vigilando esas calles para que la gente no haga carreras ilegales,

los españoles no veían lo peligroso que era Montjuic,
adictos a él;
luego construyeron el nuevo circuito catalán de Montmeló pero es aburrido, lleno de curvas irregulares y pensado más para las motos que para los autos, las carreras en Montmeló se convierten en desfiles, como en tantas carreras aburridas de la fórmula uno actual, y yo creo que es culpa de los circuitos, llenos de curvas tontas que cansan al público y a los mismos pilotos:

Entre 75 y 76 Reutemann vive en España, cerca de Barcelona, en la costa, los periodistas españoles lo entrevistan, Javier del Arco (autor de un reciente gran libro sobre Montjuic) o Francesc Rosés (el actual periodista de la televisión catalana para la fórmula uno).
Montjuic es un circuito muy bonito pero muy peligroso, se puede visitar actualmente porque está en un pequeña montaña en Barcelona y forma parte de las calles con tráfico diario,
en el 69 Graham Hill ya tuvo un accidente malo en el cambio de rasante, se fracturó las piernas,
en la carrera del 71 y del 73 no hubo incidentes pero el circuito era muy peligroso, más rápido que Mónaco, con una parte en bajada muy escalofriante, sin escapatorias y rodeado de guardarailes,
(en palabras de Reutemann, parecía que corrieras entre rieles) además de farolas y árboles,
pero como decía John Watson, era un circuito donde se tenía placer realmente de manejar, cada curva era interesante,
además estaba rodeado de palacios, museos, jardines botánicos y estadios olímpicos,

en el 73 ni Fittipaldi ni Reutemann, protagonistas de la carrera, se quejaron, quizá porque todavía no se atrevían a enfrentarse a los patronos,
pero en el 75 sí lo hicieron, los guardarailes estaban mal puestos,
los organizadores, franquistas, no quisieron poner dos chicanes en la parte más rápida del circuito y amenazaron con confiscar los autos si no corrían,
era el último año del dictador Franco, que se estaba muriendo, el país iba a la deriva y todos los españoles teníamos miedo de lo que iba a pasar cuando Franco muriera,
los organizadores eran típicamente franquistas y lo hicieron todo mal, chapuceramente y autoritariamente:
Fittipaldi y Reutemann lideraron las protestas de los pilotos pero fueron obligados a correr,
Fittipaldi se negó y se fue a su casa,

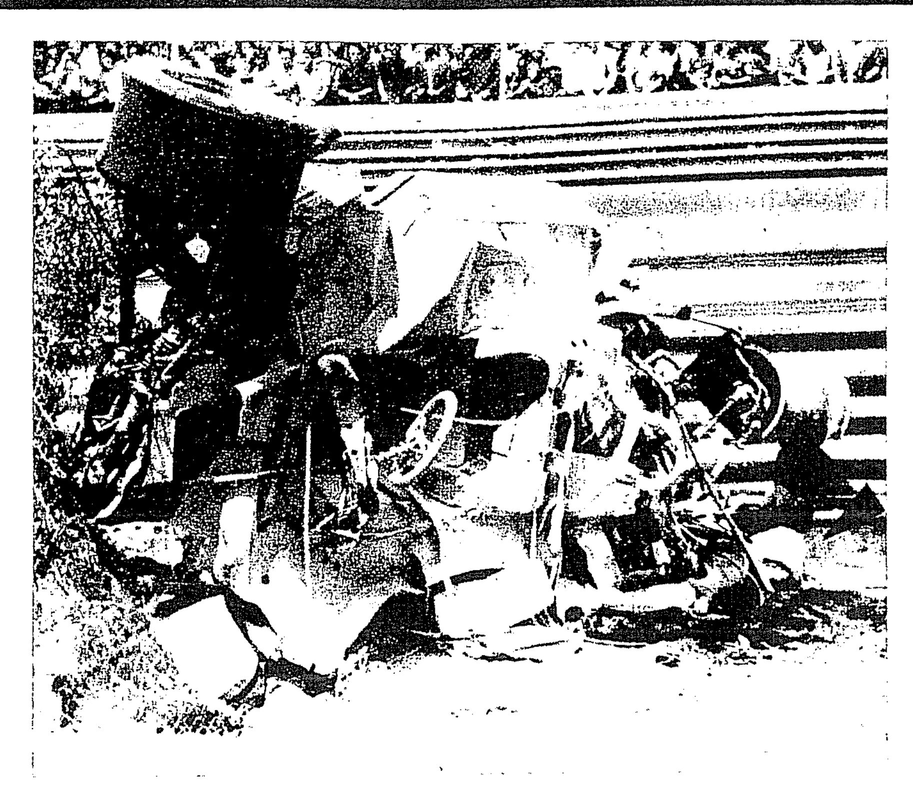
Reutemann declaraba mientras que:
" un auto puede volar en el cambio de rasante y caer sobre el público,"
el domingo dieron la largada, Reutemann corriendo de mala gana en posiciones retrasadas;
las primeras vueltas fueron demenciales, Andretti tocó a los dos Ferrari que tuvieron que abandonar, luego Andretti y Hunt se tocaron, hubo varios cambios de líder,

yo estaba en la curva Font del Gat y daba miedo, con ese ruido atronador
bajaban 20 autos uno detrás de otro, sin escapatoria
en caso de que alguno de ellos se equivocara ,todos los autos detrás suyo iban a chocarle.
parecía cosa de locos o de superhombres,
luego la carrera se estabilizó,
hacia la vuelta 22 Stommelen perdió su alerón trasero en la parte más rápida de Montjuic, saltó en el cambio de rasante y volando chocó contra los guardarraíles cayendo sobre el público, matando a cuatro personas e hiriendo a varias más,

la gasolina se vertía sobre la pista mientras Stommelen gritaba de dolor atrapado en su coche:
parece que fue Lauda, que vio el accidente, quien avisó a los organizadores para que detuvieran la carrera,

de pronto se hizo un silencio terrible, parecido a ese silencio que hay antes de un terremoto cuando los pájaros dejan de cantar,
luego empezaron a aullar las ambulancias.
el público español , cientos de ellos, empezaron a correr hacia el lugar donde se oían las ambulancias.

Pace, involucrado en el accidente, estaba sentado con la cabeza baja sobre una de las ruedas de su Brabham,
el público pasaba a su lado sin atreverse a decirle nada;

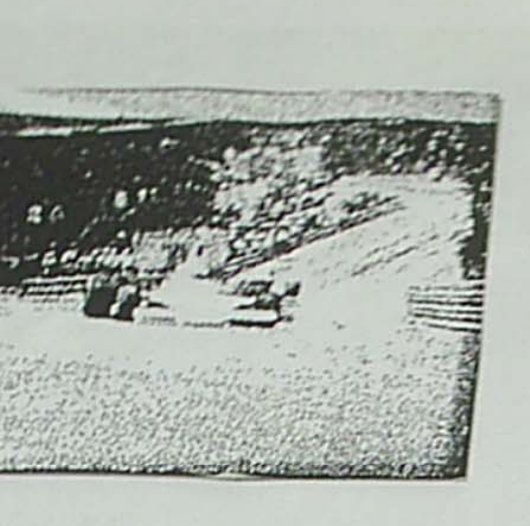


Estado en que quedó el coche de Stommelen después del trágico accidente.



Dolor en el rostro de Rolf Stommelen; siete fracturas es el

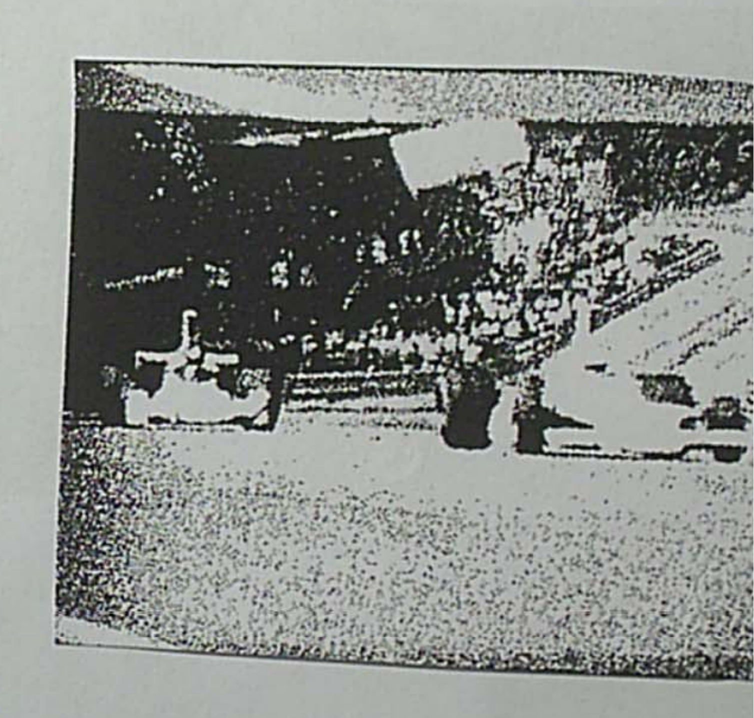
El caos reina en Montjuich: los destrozos causados por el bólido de Stommelen





Stommelen pierde el alerón en el cambio de rasante del Estadio que es también la parte más rápida.





- MONTJUIC 1975



GRAN PREMIO DE ESPAÑA

LA FATALIDAD HA SENTENCIADO

Stommelen, con un coche sin estabilidad, provocó ur

CUATRO MUERTOS Y DOCE HERIDOS, TRISTE BAL

La fatalidad ha sentenciado a Montjuich. La jugada del brasileño Fittipaldi, cuyo McLaren, tenía pocas posibilidades en el sinuoso circuito barcelonés, le salió bien. Pero fue un *fallo mecánico* ajeno por completo con los organizadores. Así lo han *reconocido* todos, y ha quedado bien claro, pese a las declaraciones fuera de lugar de Reuteman que no vio el accidente ni de la tan cacareada Lella Lombardi que al menos en sus manifestaciones a la Prensa dijo que no lo había visto.

Aceptamos que Montjuich hoy día ha quedado desfasado. Que ya necesita un urgente relevo, dado el avance técnico de los monoplazas actuales de la Fórmula 1. Pero que quede bien claro, y no lo digo tan solo yo. Incluso se ha difundido por radio Vaticano. El accidente se produjo por un fallo mecánico imputable tan solo al constructor del vehículo. No a la organización.

Fittipaldi se fue. No quiso correr. Dio unas vueltas al circuito el sábado por la tarde, para que no le precintaran el coche, por incumplimiento de contrato. Y tras reírse del público de Barcelona, se fue.

Barcelona que le aplaudió a rabiar cuando ganó su primer título mundial sobre «Lotus» no merecía este trato. Los numerosos aficionados que acudieron el sábado a los entrenamientos le obsequiaron con una gran pitada. Lo merecía. Ya que tras el visto bueno por parte de la Comisión Deportiva Internacional de la FIA, en cuanto a medidas de seguridad se refiere. El «divo» Fittipaldi no tenía base para su postura.

Ciertamente que el malogrado accidente provocado por un fallo técnico en el «Lola-Embassy» al desprendérsele un alerón y perder la estabilidad parece darle la razón. Pero NO

Las medidas de seguridad no fallaron. Falló la técnica de los constructores. Y pagaron las consecuencias quienes hallaron la muerte.

Toda Barcelona está apesumbrada porque nadie se esperaba que este Gran Premio de España llegara a tener un final tan triste y doloroso, pero con lo que no se puede contar nunca es con la adversidad y en este caso se ha presentado inopinadamente.

Los directivos del Real Automóvil Club de Cataluña estaban consternados al conocer el alcance de la tragedia. La carrera se paró, en señal de luto, por las víctimas. Cuatro muertos y doce heridos es el triste balance de la jornada. A consecuencia del terrible impacto del coche de Stommelen, que salió volando como un proyectil por encima del triple guard-rail, cayendo en un puesto de control. Un bombero muerto, un fotógrafo italiano y dos espectadores.

Tragedia en Montjuich que ve finalizada su vida deportiva que se inició en 1933. Con un plante de pilotos, capitaneados por el campeón del mundo Emersson Fittipaldi, en los primeros entrenamientos del viernes. Y un fatal accidente por fallo mecánico de un coche participante.

La clasificación oficiosa cuando se paró la carrera, en la vuelta 29. El accidente se produjo en la 25. Es la siguiente:

1. Jochen Mass, «McLaren» 29 vueltas 42'53"70/100.
2. Jackye Ickx, «Lotus», 29 vueltas.
3. Jean P. Jarier, «Shadow», 29 vueltas.
4. Carlos Reuteman «Brabbham-Martine» 28 vueltas.
5. Victorio Bambrillà, «March» 28 vueltas.
6. Lella Lombardi, «March», 27 vueltas.

Según nos informan del RACC, queda pendiente la clasificación definitiva del Gran Premio de España, ya que los corredores no han cubierto el porcentaje establecido para dar la carrera válida en su totalidad por lo que también según los reglamentos de la FIA, afecta al Campeonato Mundial de Conductores.

C
que
estu
cidei
por
que
Autc
más
en a
tinu
de F
nues
auto
L
tuale
cons
P
tema
todos
fecta
Quiz
pista
E
blem
En c
turas
sitiva
metic
Po
te fr
la op
ligera

LA OPINION DE LOS PILOTOS:

BRAMBILLA:

"El accidente ha sido provocado por un fallo mecánico".

PACE:

"La verdad es que no fallaron las medidas de seguridad".

REUTEMANN:

"Esto se podía haber evitado si no hubiésemos salido".

Dentro de la confusión reinante en el circuito de Montjuich momentos después del fatal accidente del alemán Stommelen, pudimos extraer algunas opiniones de los protagonistas principales de esta desafortunada carrera. Recordemos que se llevaban 25 vueltas. Stommelen iba en cabeza, con el brasileño Carlos Pace pegado a sus ruedas traseras. Estaban protagonizando una emocionante lucha, de la que pocos momentos antes se había retirado Ronnie Peterson al fallarle su «John Player».

Ambos pilotos enfilaban por vigésimo quinta vez la recta del estadio cuando ocurrió el incidente. Quien mejor puede explicar lo sucedido es el piloto que iba detrás del accidentado, es decir, Pace, que en aquel momento quizá se decidiera a adelantar. Veamos sus opiniones:

—La verdad es que no fallaron las medidas de seguridad, aunque, desde luego, no volveremos a correr en este circuito.

Le pedimos una explicación de las misma forma en cualquier otro circuito, incluso los considerados más seguros. Además, el accidente no ha estado provocado por ninguna circunstancia del mismo sino por un fallo mecánico.

Otra opinión recogida por algunos pilotos y compañeros de la Prensa extranjera especializada, es de que, efectivamente, el accidente se debió a un fallo mecánico y que el raíl de seguridad funcionó perfectamente —así pudimos constatarlo, al permanecer éste en su sitio, rígidamente, pese a la violencia del impacto—, pero que la desgracia de los heridos y víctimas, sobre todo en los espectadores, se debe a que éstos están demasiado cerca de la pista.

No todas las opiniones fueron tan objetivas como las hasta ahora relatadas. También hubo reacciones mucho más exaltadas, aunque quizá lógicas por el estado de excitación tras el trágico accidente. Así se expresaba el argentino Reuteman:

—Esto se podía haber evitado si

SERGIO GIL, O LOS RIESGO

PERIODISMO

Entre la lista de heridos facilitada oficialmente, nuestro compañero en las tareas periodísticas, de «l portivo», Sergio Gil. En esta ocasión, el querido co por todos los que le conocemos por su gran humani tareas de reporter televisivo, realizando un reportaje e programa «Polideportivo», de mañana martes. El acci misión, y una vez más se demostró el riesgo del periodis profesiones más peligrosas del mundo, según todas la cuando está en las funciones propias de su trabajo. A la gravedad anunciada en un principio, se diluyó poste vida parece no correr riesgo alguno, tras la intervenci practicada en el Centro Quirúrgico de Peracamps. Pero quierda parece seriamente dañada. Le deseamos desde restablecimiento.

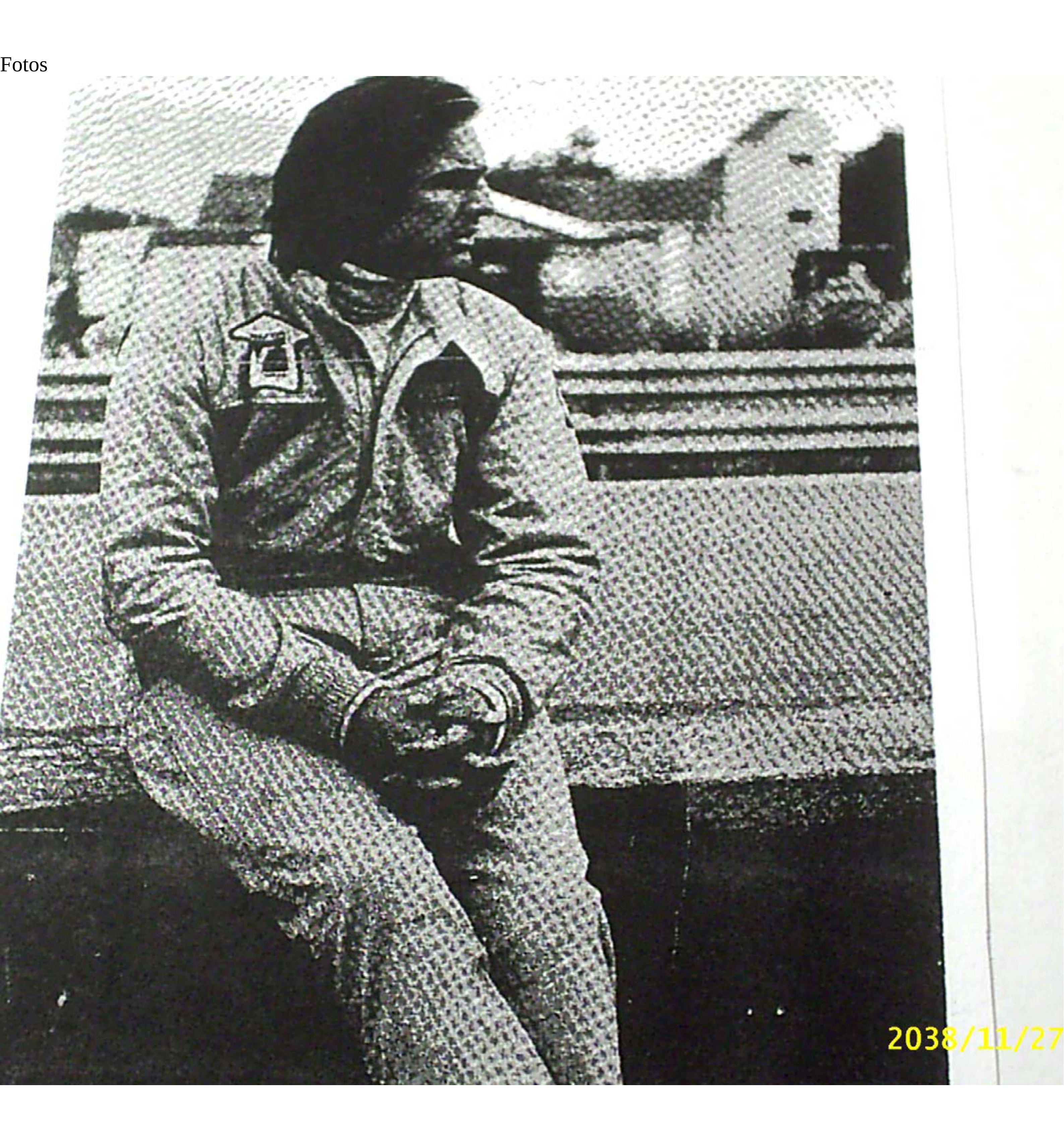
Reutemann no quería salir. Pensaba en el peligro para el público.

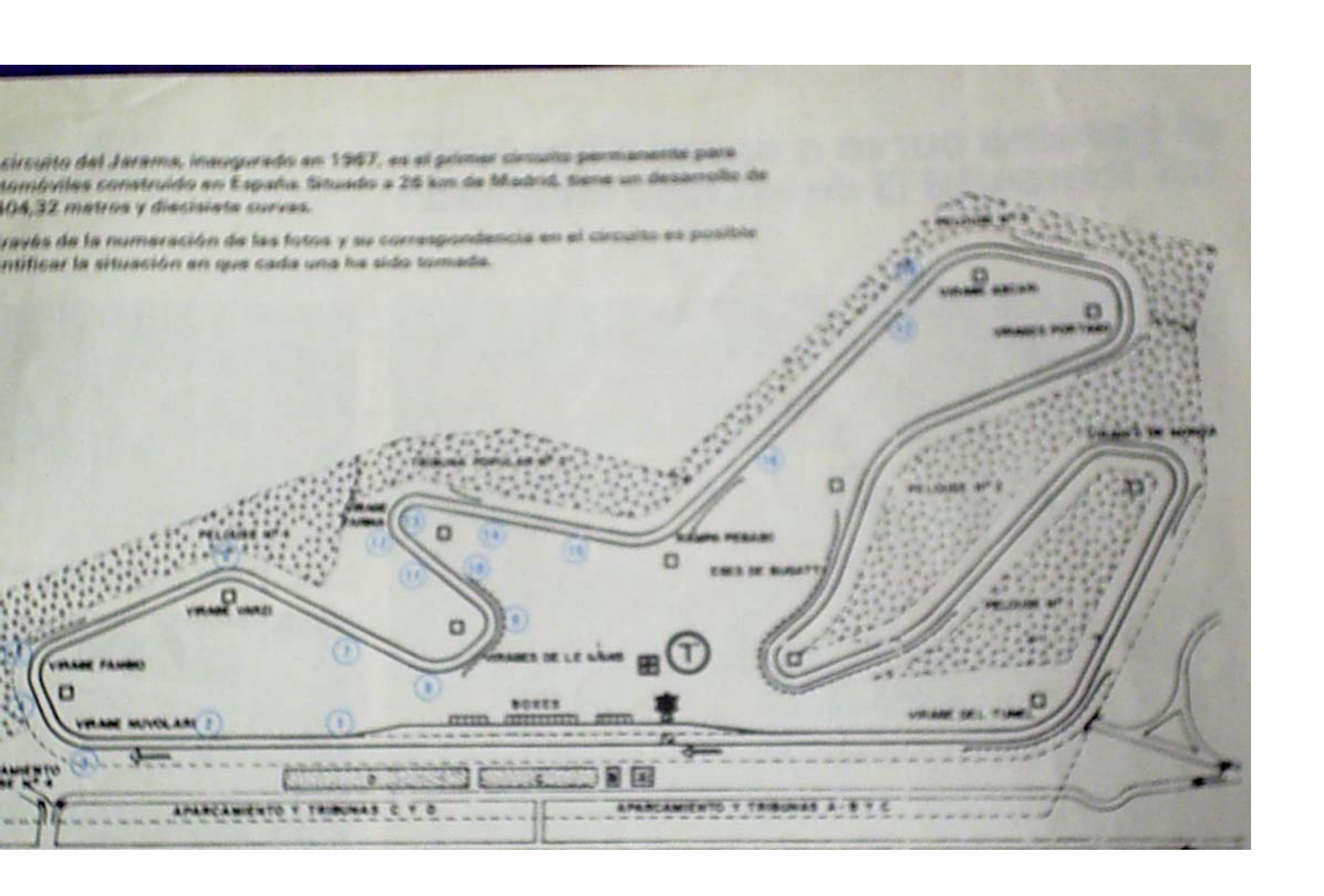
Por cierto, la primera de sus fotos es del 75, en la parte donde habría luego el accidente de Stommelen y ya se ve el tema de los guardaraíles y lo cerca que estaba el público a la pista, una locura;
su segunda foto es del 73 y Reutemann habría ganado si no le falla el auto, iba segundo remontándole a Fittipaldi.
Siguiendo con la milonga de Reutemann en España, los periodistas españoles tenían afición a entrevistarlo porque hablaba español y en el 79 Reutemann dijo basta ;"-pero cúantas televisiones hay en España" y es que estaba harto de que siempre lo entrevistaran a él por hablar español y además con preguntitas sobre si se llevaba bien con Andretti,
y entonces los periodistas españoles, acostumbrados desde el 72 a un Reutemann agradable y hablador, se le volvieron en contra, escribiendo que ahora a Reutemann se le tenía que tratar de "señor Reutemann,"
pero Francesc Rosés lo entrevista en el 81 y dice que Reutemann, humanamente, es una buena persona.

En el Jarama :

En el 77 tiene lugar ese episodio con Lauda en Jarama, Lauda sufre dolores agudos en sus costillas por el accidente con un tractor hace un año, está postrado en la enfermería del circuito, Reutemann se acerca para interesarse por su estado pero se va porque la sala está llena de periodistas,
Lauda lo acusará luego de alegrarse de su desgracia, Reutemann acabará segundo esa carrera sin Lauda (que no toma la salida).
El Jarama fue inaugurado en el 67 por Graham Hill, quien lo describió como "mickey mouse," expresión de los ingleses para referirse a un circuito que tiene demasiadas curvas lentas,
Reutemann decía que la recta era corta y los boxes pequeños,
pero con los años pilotos como Villeneuve y Laffitte empezaron a hablar bien del Jarama, a pesar del calor aplastante que acostumbraba a hacer allí en Junio, decían que con tantas curvas lentas el Jarama tenía algo especial, un circuito para pilotos.

Fotos




circuito del Jarama, inaugurado en 1967, es el primer circuito permanente para
tomóviles construido en España. Situado a 26 km de Madrid, tiene un desarrollo de
404,32 metros y diecisiete curvas.
ravés de la numeración de las fotos y su correspondencia en el circuito es posible
ntificar la situación en que cada una ha sido tomada.
BOXES
APARCAMIENTO Y TRIBUNAS C Y D
APARCAMIENTO Y TRIBUNAS A-B Y C

Jarama



Arrancada a fondo en la salida, procurando no
ar ni ser rozado en el apretado pelotón.



4. ...para abrirse a la izquierda, buscando un solo trazado para ambas curvas para obtener la mayor velocidad...



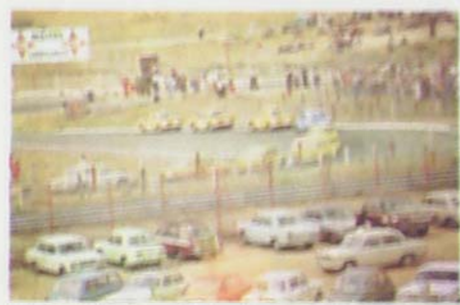
5. ...y enfilar el interior del viraje Fangio, apurando pista por el interior...



6. ...para salir hacia el fácil viraje Varzi, acelerando y sin forzar el trazado.



10. ...se apura el margen derecho de la pista para iniciar lo más suavemente posible el paso a la izquierda pisando a fondo.



11. La fila de Teeses ilustra el complicado trazado de las curvas de Le Mans.



12. El cerrado viraje Farina obliga a situarse todo a la izquierda. Se frena con el coche derecho, justo ante la curva, reduciendo a segunda.



16. ...siempre acelerando para llegar a coronar a 5.400 r.p.m.



17. En tercera a fondo se llega ante el viraje Ascari, curva ciega, rápida y delicada que puede tomarse a fondo...



18. ...aprovechando toda la pista [illegible] volante y descargando el acelerador si se impone alguna corrección.



20. Curva compuesta de doble radio que pide ceñirse al centro en el primero, mantener volante, y, a fondo en tercera, tocar el arcén derecho...



21. Acelerando a 4.800 r.p.m. para tomar el rápido descenso de las "eses", Bugatti deslizándose hacia la izquierda...



22. ...para ajustarse al interior de la primera y suave curva...



26. ...y cerrarse apretadamente al centro, en segunda y por encima de 60 km/h...



27. ...para abrirse a derecha en la salida, evitando el trompo si se ha entrado "pasado"...



28. ...y acelerando en segunda a fondo para escalar la rampa inmediata al máximo rendimiento...



32. ...para volver a ceñirse a derecha en el centro del segundo radio...



33. ...saliendo lo más fuerte posible, pues esta aceleración permitirá obtener cuanto antes la velocidad máxima en la recta.



34. El viraje del túnel es la amplia y rápida entrada en la recta...



23. ...y, manteniendo la izquierda, colocarse bien para negociar la última "ese" que comienza a derecha y cierra violentamente a izquierda.



24. El cambio de peralte derecha-izquierda dificulta la buena colocación del coche en la zona de frenada...



25. ...detalle importante para evitar tocar el freno con el coche desalineado a la entrada de la horquilla, que exige abrirse al máximo...



29. ...pasando la leve curva a izquierda y coronando en tercera.



30. Acelerando a tope, en tercera, a 5.4000 r.p.m., se llega ante los virajes de Monza, de doble radio.



31. Tras la frenada se aborda por el centro de la pista el primer arco, abriéndose hasta rozar la banda izquierda...



35. ...en la que debe de conseguirse la mayor limpieza de trazado, evitando perder velocidad.



36. La cuarta puede meterse en plena curva o a su salida...

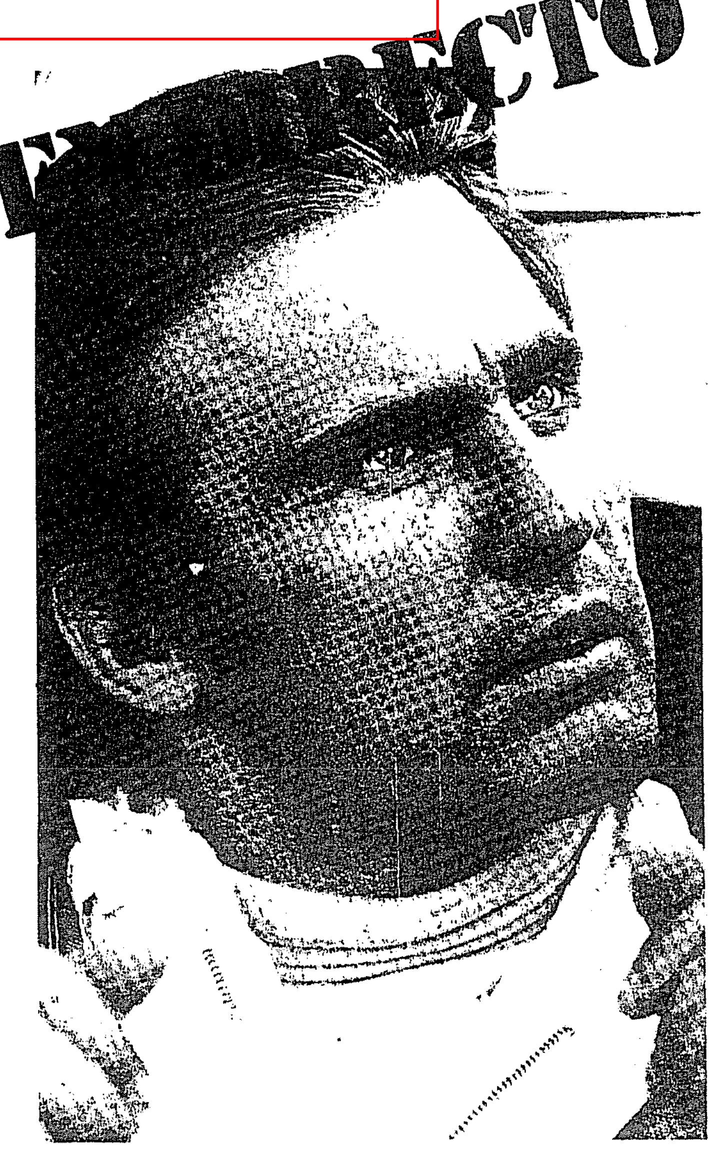


37. ...enfilando la recta a tope favore[illegible] pendiente.

2038/11/

El Jarama en los años 70: un circuito demasiado corto, con demasiadas curvas lentas , una recta demasiado corta , boxes pequeños y un calor aplastante pero un circuito para pilotos de primera como Laffite o Villeneuve que lo adoraban.

Entrevista 1975 :



CARLOS REUTEMANN

Detentor de la segunda posición del Campeonato del Mundo tras el Gran Premio de Suecia que estuvo a punto de ganar, Carlos Reutemann es de nuevo protagonista del mismo. Como algunos de nuestros lectores recordarán, Reutemann apareció ya en nuestras páginas hace dos años tras aquel Gran Premio de España que tan cerca estuvo de convertirse en su primera victoria. Sin embargo, en aquella ocasión, al hablar con él en el paddock de Montluich, casi tuvimos que arrancarle las palabras de la boca. Las respuestas eran cortas y concisas, casi en exceso.

Ahora en cambio, Carlos se extiende en sus contestaciones, matiza los hechos, comenta sin apenas preguntarle. Casi no es una entrevista, sino disertación en la que unas breves palabras del periodista de tarde en tarde sirven para orientar el rumbo del tema en la dirección más o menos prevista de antemano. ¿A qué se debe este cambio de actitud? . Pues, posiblemente, a que existen dos Carlos Reutemann diferentes; el Reutemann de los circuitos, paddocks y boxes, el de "Ciao Javier, luego charlamos" y, luego, de charlar nada; y el Reutemann de Lloret de Mar, confortablemente instalado en su casa de Cala Canyelles, tranquilo, reposado, preparando la siguiente carrera y dispuesto a comentar, charlar y discutir. Este último es el Reutemann de hoy. Comparen Uds.

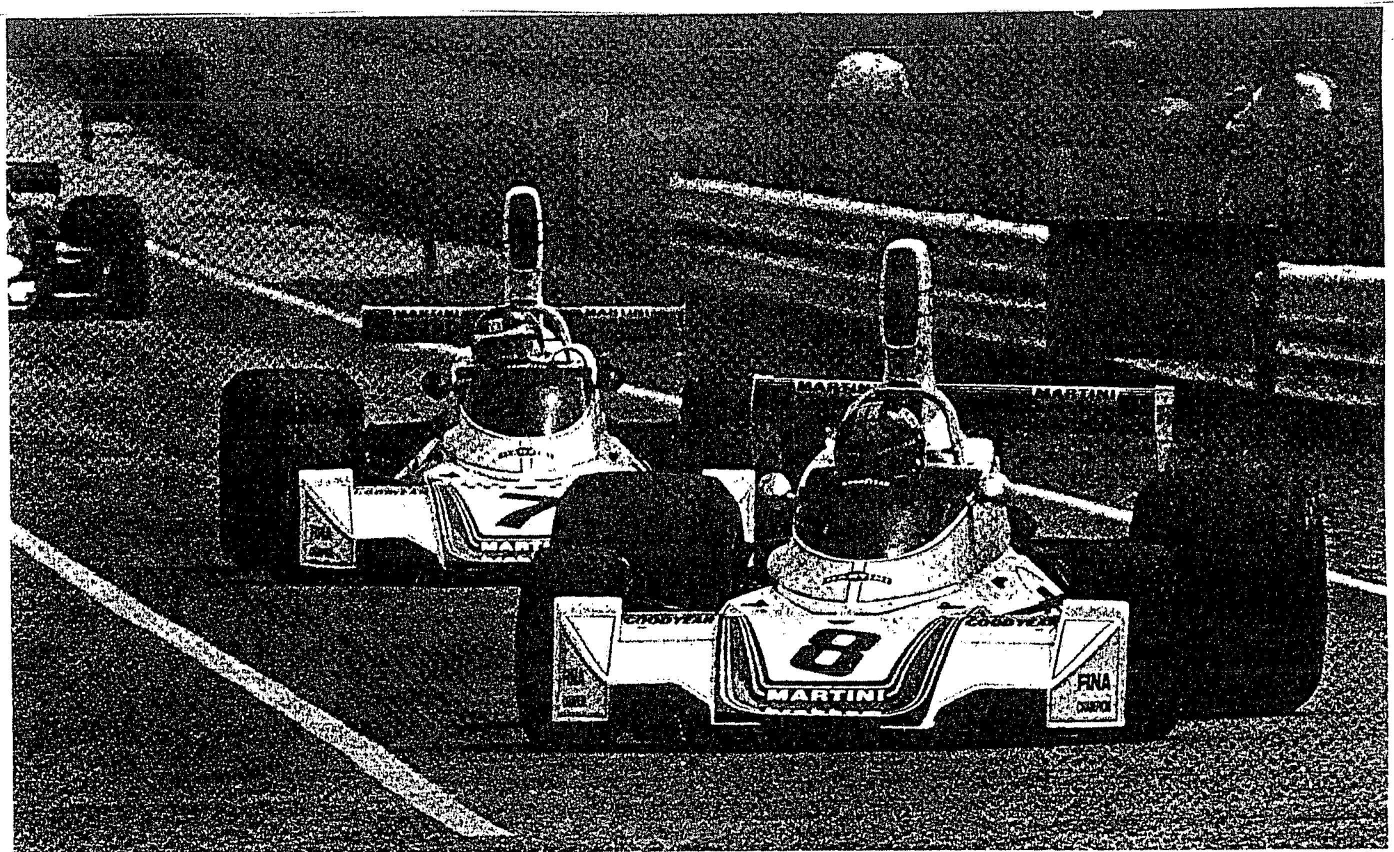
— ¿Cómo funciona el equipo Brabham? . ¿Existe algún orden de pilotos en cuanto a disponibilidades de material, etc.?
— No, en principio no hay primer y segundo piloto. Disponemos de los mismos motores, cada cual usa el que le toca y tan solo existe entre uno y otro motor la diferencia lógica en estos casos. No es como en Ferrari, por ejemplo: ellos tienen sus propios motores, los prueban en el banco y pueden darle a cada piloto el que mejor les parezca, jugando con sus posibilidades.
— Es decir que en el equipo Brabham los dos Carlos estáis a igualdad de posibilidades...
— Sí, sin la menor diferencia. Y si en algún caso se decide otorgar una lógica preferencia es en carrera, a tenor de las circunstancias y de las posiciones respectivas.

— ¿Cómo son las personas que forman el equipo? : Bernie, Gordon, etc.
— Bueno, Brabham es ahora un equipo de primera línea. Como técnico, Gordon Murray es un hombre muy inteligente y sumamente capaz pese a su juventud; como persona, es uno de los seres más encantadores que he llegado a conocer. El éxito, porque indudablemente ha triunfado, no se le subió todavía a la cabeza y sigue siendo el mismo sencillo y sincero estudiante que se sentaba en un aula allá en Sudáfrica hace unos años. Creo que es un ente químicamente puro, como dijo no sé quien. Bernie Ecclestone es un patrón agradable aunque sumamente frío y desapasionado; es un gran hombre de negocios y tan solo acude allá donde cree que éstos pueden darse bien. En cuanto a los mecánicos, nuestra posición de equipo competitivo ha forjado en ellos una nueva moral: saben que pueden ser responsables de una victoria o de un fracaso y ello les hace esforzarse más que antes si cabe. En conjunto, puede decirse que se ha producido un cambio general de mentalidad; basta con ver como se trabaja en los boxes, como se preparan los autos para la carrera, el tiempo que se tarda en cambiar un neumático, los motores de recambio de que disponemos, etc.

— Bueno, el dueño del equipo es Ecclestone; él es quien hace y deshace.
— Me decías que Carlos Pace y tu ocupábais niveles exactamente iguales en el equipo. La victoria de Carlos en Brasil ¿no influyó en su momento para que el tuviese una cierta prioridad? ¿O tal vez era demasiado pronto?
— No. No la tuvo. Y en el caso de haberla tenido, ahora se vería que era ilógico, puesto que Lauda ganó tres carreras y está puntero en el campeonato, en tanto que Pace pese a su victoria brasileña solo posee 16 puntos. Es decir, en el caso de haber existido una subordinación mía a Pace, no hubiese servido absolutamente para nada.

– **Y todo ello con el mismo motor, la misma transmisión...**
– Con el mismo motor y la misma caja, solo que el sábado, cuando se hace la revisión de la caja para la carrera, se desmonta todo, se revisa cada pieza, se pasa por el Magnaflux... Los discos de embrague y algunos cojinetes se sustituyen de sábado para domingo; se cambian algunos engranajes del cambio, se revisa bien y eso es todo. En nuestro equipo y en todos los ingleses.
– **Y entonces, todo eso lo comprobáis el domingo por la mañana durante los entrenamientos libres...**
– Exacto; el domingo por la mañana, cuando ya están decididas las relaciones de cambio y todo a punto, damos unas cuantas vueltas para llevar a cabo la última "revisada": ver que el cambio va bien, que los frenos tienen las pastillas asentadas, que no hay ninguna pérdida. Ya después entre el domingo a la mañana y el domingo al mediodía, se hace la revisión exhaustiva a fin de que todo quede perfecto.

– **De todas maneras, centrándonos en Suecia, quizá hubo un desliz, porque se cometió un error a la hora de elegir neumáticos. Al fin y al cabo fue un neumático lo que te privó de la victoria. ¿Qué pasó exactamente con los neumáticos en Anderstorp?**
– No, no creo que fuese un error de parte nuestra. Nosotros actuamos de acuerdo con la lógica. El resultado que los entrenamientos nos dieron para obtener un buen comportamiento del auto fue que usáramos ese tipo de neumáticos. Y lo mismo pasó en los demás equipos, con exepción de Ferrari que usó unas gomas distintas, más duras. Y no lo hizo con la intención de ganar, sino para tratar de acabar la carrera en una buena situación y porque su coche no andaba muy bien de chasis y los neumáticos traseros blandos —como los nuestros— les balanceaban mucho la parte trasera. De todos modos, por lo que yo hablé con ellos, nadie en Ferrari estaba convencido de que se iba a ganar la carrera; aunque el resultado le diera la razón a Lauda en la vuelta ochenta. Pero en la 72, todavía no la tenía.
– **Bueno pero en la vuelta 72 tu ya tenías problemas desde hacía rato y él estaba a punto de adelantarte...**
– Es lógico. La razón, indudablemente, la tienen ellos puesto que ganaron la carrera. Y no hay argumento posible en contra.



"No hay primer y segundo piloto en Brabham. Y si en algún caso se decide otorgar una lógica preferencia es en carrera, a tenor de las circunstan-

— ¿Qué equipo crees tu que es el que lleva a cabo mayor esfuerzo por ganar no solo el título sino incluso cada carrera?
— Yo creo que el esfuerzo en sí se lleva a cabo a partes iguales por todos los equipos, del primero al último: todos desean ganar carreras, todos trabajan duro. Pero Ferrari lo hace gastando muchísimo más dinero que cualquiera de los equipos ingleses; por la forma en que ellos trabajan, principalmente, ya que poseen dos grupos de mecánicos diferentes y disponen de 5 o 6 coches preparados alternativamente para uno u otro Gran Premio. Entonces, los que van a Suecia, por ejemplo, permanecen en Maranello durante la carrera de Holanda para acudir después completamente revisados al Gran Premio de Francia. Es decir, que ya de entrada trabajan dos equipos de gente diferentes, o sea el doble de personal. Además tienen cambio de motores de viernes a sábado, y cambio de transmisión de sábado a domingo, ya que según ellos, la caja transversal tiene una duración limitada y se aseguran poniendo una totalmente nueva. Todos esos pequeños cambios representan un gasto que, sumado al de los mecánicos que paran en hoteles de primera categoría y al tren de vida que llevan, supone un gasto terrible.
— Bueno, eso ya lo hacían, más o menos, cuando tu corrías para ellos en el Mundial de Marcas en 1973. La táctica era parecida...
— Ferrari siempre empleó la misma táctica, al menos desde que yo los conozco. Y si pudiéramos analizar seriamente su libro de gastos, creo que sería un cosa realmente asombrosa.

— En cambio vosotros...
— Mirá, los equipos ingleses están más standarizados. Nosotros, por ejemplo, ponemos un motor con la caja ya para la carrera. El motor Cosworth tiene una vida de 600/650 millas durante las cuales se mantiene nervioso y bueno; y un Gran Premio suelen ser 200 millas de carrera*. Entonces, lo que yo hago es, más o menos, lo que hice en Suecia: el primer día rodé 64 vueltas de entrenamiento sabiendo que la carrera iban a ser 80 vueltas, de modo que me faltaban 16 para completar 200 millas. El segundo día, el sábado, sabiendo que si el motor no presenta problemas durante las primeras 200 millas es difícil que los tenga luego, esquivo usar el auto mío y procuro utilizar primordialmente el de entrenamiento. A veces doy unas cuantas vueltas con los tanques llenos —con el mío— pero todo lo más que le hago es el equivalente a treinta vueltas de Anderstorp, a fin de llegar a las 200 millas. Me quedan entonces 200 millas por recorrer, de modo que todavía le quedan al motor otras 200 de reserva.

— Cambiando de tema, los constructores y los pilotos han dado a conocer a los organizadors sus nuevas condiciones económicas para 1.976 e incluso para un periodo de 3 años. ¿Qué se intenta realmente con ello? ¿Es simplemente que los costos aumentan en realidad en esa proporción, o bien existe una segunda intención? . Porque, al parecer, se rumorea que los constructores quieren desplazar un tanto el campeonato hacia el continente americano, cuyos organizadores suelen pagar mejor y algunos de cuyos países han manifestado su deseo de organizar dos Gran Premios.

— Esta cuestión la tienen que responder fundamentalmente los constructores, pues si el Gran Premio cuesta un peso, diez o mil, para nosotros es exactamente lo mismo.

— Pero los pilotos, por medio de la G.P.D.A., también habéis hecho vuestra petición ¿no?

— No, no ¡qué va! ; eso son historias. Nosotros somos unos asalariados de los constructores y ellos son quienes hacen y deshacen. Lo mismo que hace el director con sus empleados.

— Por cierto ¿qué piensa la G.P.D.A. sobre el ambiente general de las carreras, situación económica, circuitos, etc. etc.?

— Bueno, es muy difícil responder. Yo soy miembro de la G.P.D.A., pero en ciertos puntos no estoy muy de acuerdo con sus decisiones.

— ¿Existen, pues, disensiones en el seno de la G.P.D.A.?

— ¡Lógico! . Hay pilotos con mucha experiencia y pilotos completamente nuevos. Y además, los puntos de vista de veinticinco personas son imposibles de unificar. Es por ello que yo tengo mis reservas con respecto a las decisiones de la G.P.D.A. Y no estoy contento con muchas de ellas, por considerar que son incorrectas; desde mi punto de vista, naturalmente.

— Me comentabas antes que los pilotos no ganan lo que la gente cree. Normalmente se tiene el concepto de que el piloto de carreras es como un artista de cine que gana lo que quiere. ¿Hasta qué punto es cierto eso?

— Yo considero que los pilotos no ganan, en conjunto, buen dinero. En F-1 actualmente, hay como máximo tres pilotos que ganan bien, si se llama buen dinero el que se gana arriesgando la vida. Son Fittipaldi, Lauda y Peterson. Luego hay unos cuantos que ganamos más o menos para poder vivir y mantener el tren de vida que supone viajar constantemente, pasar muchas horas en el aire, residir en hoteles caros, etc. El resto, que son el cincuenta por ciento, ganan poco, justo para ir viviendo e incluso hay quien paga por correr.

— ¿Qué pilotos son los más difíciles de adelantar, los que más dificultad ofrecen?

— Todos ellos son difíciles; o todos somos difíciles, como prefieras. Por ejemplo, en Anderstorp, cuando iba cuarto detrás de Brambilla, Depailler y Jarier. Al intentar adelantar a Jarier, éste se colocaba siempre en la recta de modo que al final de la misma tuviese la preferencia para trazar la curva por la cuerda. Una vez que adelanté a Jarier, gracias a que él salió un poquitín atravesado en la curva, me encontré con Depailler que me hacía exactamente el mismo juego. Yo salía pegado a él y él se iba corriendo hacia la derecha para ganarme la frenada. Porque, como vos sabés, el que traza por dentro gana la mano al frenar. Adelantado Depailler, estaba convencido de que Brambilla me haría lo mismo, de modo que le adelanté por la izquierdaEl tenía la cuerda, pero yo frené mucho más lejos y pasé. Pero en ningún caso un piloto regala un puesto a otro.

— Pero tu, ¿eres un piloto fácil o difícil? Lauda dijo que estuvo esperando durante cinco vueltas tu señal de que le dejabas paso...

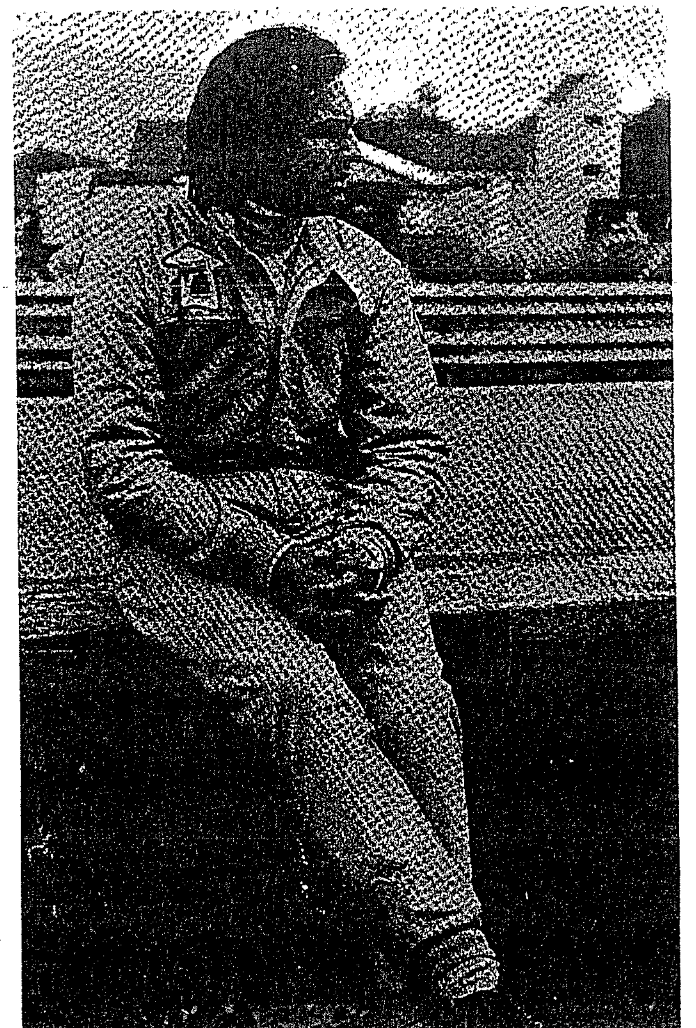
— Yo, con Lauda, intenté lo imposible por no dejarlo pasar. Darle facilidades equivalía a tirar por la borda un Gran Premio. No se trataba de perder un puesto cualquiera sino una victoria y con ella 3 puntos para el campeonato, de modo que no podía decirle a Lauda que me pasara sino que era él quien tenía que intentarlo.

— Entonces, el conocido principio de "piloto alcanzado piloto rebasado" ¿hasta qué punto es exacto, y hasta qué límite debe cumplirse?

—En mi situación, considero que Lauda tenía que pasarme y no yo regalarle la carrera. Ganar un Gran Premio es una cosa extremadamente difícil así que, sin intentar no dejarle pasar, me esforcé al máximo para que él no pudiera pasarme, para que agotara todos sus recursos y cualidades en el intento.

— Y ¿de haber sido al revés?

— Lauda hubiera hecho exactamente lo mismo.



— La Fundación Jim Clark acaba de publicar una estadística basada en doscientos y pico de accidentes en la cual, el mayor porcentaje de causas corresponde a los fallos humanos, por delante de los fallos mecánicos y de cualquier otra causa. ¿Lo crees también tu así?

— Sí, lo que pasa es que la Fundación Jim Clark hace especial fuerza en el error de pilotaje, pero deja de lado dos o tres casos importantes en los que hubo fallo mecánico previo y que no se decide a comentar por la tremenda cantidad de presiones a que se ha visto sometida por parte de las personas interesadas. Y ello hace que la exactitud de ese informe deje un tanto que desear según el punto de vista bajo el que se mire. Han puesto gran énfasis en el error de pilotaje pero no en el fallo mecánico: el accidente de Siffert, el accidente de Rindt; en ambos está prácticamente probado que hubo fallo mecánico, sin embargo no se mencionan como tales.

— Volviendo a Montjuich, ¿qué pasó, cómo pasó y por qué pasó?

— Mirá, yo hablé con Alex y con los organizadores. Había un gran problema y es que se trata de un circuito municipal y no era pisible cambiar su estructura. Recuerdo que dije: "si hay algún problema en el salto, la posibilidad de que un auto pueda volar sobre el público no es por completo deshechable". Y es que si contemplás el salto desde la perspectiva del piloto te das cuenta de que el menor problema mecánico puede causar el despegue del auto con todas las consecuencias que ello entraña en un punto tan angosto. Stommelen fué muy afortunado al sufrir la rotura del alerón 100 metros antes, porque si la llega a tener justo en el salto, ¡Dios mío! , no se lo que hubiese ocurrido. Piensa que los problemas siempre surgen en las partes veloces; nunca hay problemas graves en las curvas lentas. De ahí que se hablara de la posibilidad de instalar un chicane o incluso dos en la zona rápida del circuito de Montjuich. Los circutos de tipo Montjuich, Mónaco, etc. tendrían que ser en todo caso superlentos, de forma que los pilotos lo hiciéramos todo en segunda y tercera, no llegando al punto del salto a más de 260 Km/h. Eso es muy muy peligroso.

— Pero de todas maneras, en Nürburgring también saltáis y no una sino dos veces por vuelta...

— Sí, pero en el Flugplatz y en el Pflanzgarten existen márgenes amplios tanto a los lados como al final del tramo de pista. El problema, en general, reside más en la seguridad del público que en la del piloto. A nosotros nos pagan por correr, pero no se puede permitir que el público se encuentre ante la amenaza de que un auto descontrolado le pase por encima o caiga sobre él.

— El incidente de Barcelona fué el último eslabón de una carrera de acontecimientos que han provocado una reacción doble: Por una parte se acusa a los circuitos de ser inseguros, pero por otra se pone en tela de juicio la propia seguridad de los monoplazas. Tengo en mis manos un comunicado de la Asociación de Organizadores recomendando la C.S.I. que limite la anchura de los neumáticos, que refuerce los bastidores... ¿Qué opinas de todo este asunto?

— Nosotros hemos hablado mucho con los constructores sobre este tema. Entonces, el problema es fácil: aunque la C.S.I. limite la anchura de los neumáticos o limite los alerones o limite lo que sea, no hay nadie en el mundo capaz de garantizar que un neumático no se vaya a pinchar, que un tubo de freno no se vaya a romper, que una llante no se vaya a romper al golpear a una piedra o que no vaya a producirse algún problema con un cambio de marchas. Entonces, si no hay nadie en el mundo capaz de asegurarnos a nosotros que nada va a fallar, nosotros tenemos que preveer que los coches lo puedan hacer. ¿Y qué es lo que puede ayudar a que no pase nada cuando el coche falle? : evidentemente los circuitos. Hay que estar preparado para cuando el mecanismo falle. La teoría es que no falle, pues está hecho para que lo haga. Pero si nosotros queremos hacerle firmar a alguien una garantía de que no va a haber fallos, nadie la va a firmar, porque la avería y el incidente son propios de la competición. Entonces, si un alerón, una llanta o un neumático fallan es el circuito y con medidas de seguridad el que tiene que ayudarnos a que el error no se convierta en desastre como ocurrió en Montjuich.

— Si, solo que las medidas de seguridad necesarias para ello obligan a que el espectador esté más lejos, vea menos y, en definitiva, el propio deporte resulte perjudicado.

— Si, pero o tenemos una cosa o tenemos la otra. O hacemos la F-1 superlenta o...

— No, no es preciso hacerla superlenta. Se trataría, simplemente, de reducir un tanto las prestaciones...

— Sí. Ciertamente, la anchura de los neumáticos se podría reducir, con lo cual los pilotos demostrarían más habilidad. Pero yo considero que la F-1, queramos o no, ha evolucionado y lo que era hace 20 años no puede ser hoy igual. Es muy lindo ver unos coches en Montecarlo o en Montjuich, casi desde arriba, con el piloto maniobrando. Pero desde el punto de vista de la seguridad no es lo mismo. En Montjuich, hace 20 años, se daba posiblemente la vuelta en 1m.50 ó 1m.55, mientras que ahora estamos en 1m.20. Es decir, se ha progresado más en los últimos veinte años que en los sesenta anteriores. Yo, lo que puedo decir desde el punto de vista del piloto, es que en F-1 en un F1 todos nos sentimos fantásticamente bien y seguros mientras todo va

bien. Pero en cuanto algo va mal, el piloto pierde de inmediato el control del auto: si se pierde una rueda, si se sale el alerón...

— La sensación sentida en esos momentos ¿es descriptible?

— No, no hay tiempo de nada. Cuando algo va mal uno se agarra fuerte al volante y espera que todo pase.

— ¿Y no crees que, a este paso, acabaremos con circuitos de F-1 similares a los americanos de Indianápolis, Pocono, Ontario, etc. Es decir, simples óvalos peraltados muy seguros con mucha visibilidad para el espectador pero sin ninguna variación en su trazado?

— No, yo creo que la actual tónica de los circuitos está bien. Lo que pasa es que debe preverse que puedan producirse fallos y que se tomen las medidas pertinentes.

— Fallos, problemas, accidentes... ¿Qué margen de seguridad te concedes a ti mismo conduciendo en Gran Premio? ¿Cómo de lejos queda habitualmente el límite para tí?

— Depende de la ocasión. En Suecia, una vez me ví en la punta iba muy tranquilo. Exigía tan solo el 90 por ciento de lo que podía dar el auto: frenaba andes de mi referencia tope, usaba 10.400 revoluciones de las 10.800 que puede dar el motor...

— ¿Es tu porcentaje habitual el 90 por ciento, o hasta que margen llegas a concederte a ti mismo?

— Te repito que lo ideal es ganar la carrera llegando justo antes que el segundo, arriesgando al mínimo y exigiéndole el mínimo al auto. Y pensando que todo saliese bien, lo ideal para mi sería llegar a la meta medio auto por delante del segundo, gastando menos combustible, menos frenos, menos gomas, menos de todo...

— Pero ¿nunca arriesgaste más de lo normal?

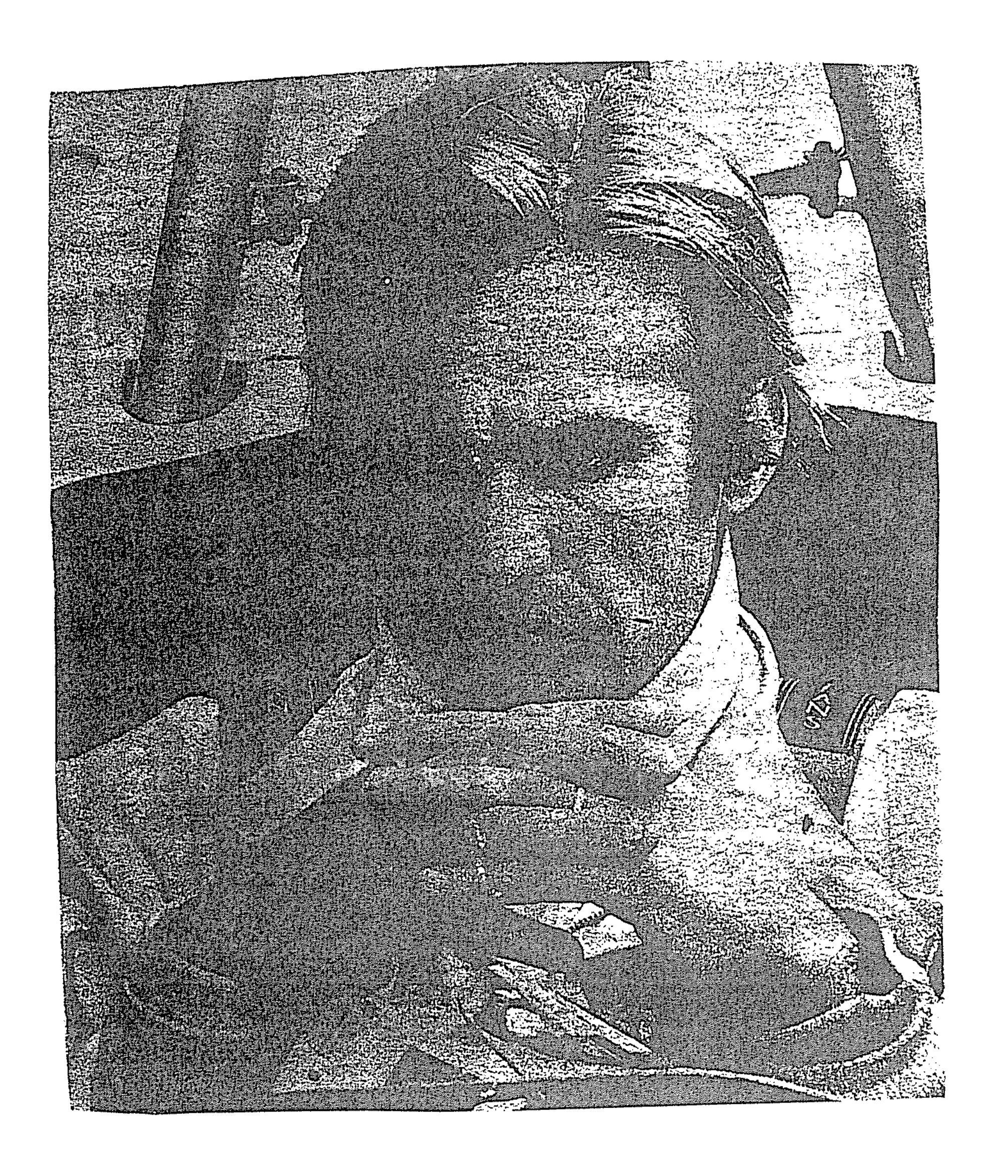
— Sí, en Austria el año pasado. Rodamos constantemente en grupo cinco pilotos en cabeza de carrera y yo llevaba una de las ruedas delanteras, la izquierda, sin un pedazo de goma que se había desprendido. Allí fuí al límite de los límites. Pensé durante largo rato parar en los boxes a cambiar la rueda, pero a cada vuelta pensaba "en la siguiente me paro" y así una tras otra, dándome cuenta de que, pese a mi problema, los demás seguían atrás y no podían pasarme. De modo que me fuí animando más y más y, afcrtunadamente, no paré.



"En Austria, el año pasado, fuí al límite de los límites. Yo llevaba una de las ruedas delanteras sin un pedazo de goma. Afortunadamente no paré"

— Tu has conducido Turismos de Carretera. ¿Es comparable el esfuerzo...?
— No. Nada es comparable en cuanto a esfuerzo con la F-1. Hay ocasiones en las que te encuentras a mitad de carrera y y te bajarías del auto para marcharte a casa y acostarte. Los ruidos, el cansancio, las vibraciones, los neumáticos que van variando su adherencia y modificando el comportamiento del coche...; eso, cuando alguien no pierde su aceite o se sale de la pista dejando ésta cubierta de tierra o sucede cualquier otro imprevisto. Es la concentración necesaria para mantenerte rodando al límite lo que más te agota.
— ¿Cuál es el más difícil de los circuitos para tí?
— Pues considero que Montecarlo es un circuito muy difícil y también Nürburgring. Son los dos más duros. Sobre todo Nürburgring porque, además, hoy en día es rapidísimo; se rueda a 190 Km/h. de media.
— Y precisando más, ¿cuál es el punto o la curva más difícil?
— Las curvas veloces. Y creo que cada circuito tiene las suyas. Por ejemplo, Austria la curva que viene después de los boxes es muy difícil y dura. En Holanda, la parte de atrás, la opuesta a boxes: el auto tiende a despegar allí. Silverstone tiene Woodcote que es escalofriante; es una curva veloz que se va cerrando progresivamente; no ves la entrada ni la salida, pero la pasás a casi 300 Km/h. En Nürburgring hay que estar siempre atento en todas partes, pero la bajada que sigue al kilómetro 12, después del Karrusel y hasta entrar en la recta cercana a boxes es muy difícil; allí está el Flugplatz, donde tuvo el accidente Hailwood el año pasado; son todo curvas en bajada, con peralte negativo. Montecarlo tiene el túnel, veloz y medio a ciegas, larguísimo; y la S del casino. Argentina no tiene grandes dificultades. En Sudáfrica, la bajada de Hawphorn Bend es a fondo... si te atrevés a pisar. Brasil tiene la curva del sol, larga, inacabable. ¡Qué se yo! Cada circuito tiene su punto difícil... y su técnica.

— Para terminar, Carlos, tú junto con tu Brabham BT44B, ¿cómo véis el resto de la temporada?
— Evidentemente, Lauda y Ferrari parten para la segunda mitad del campeonato con el póquer de ases en la mano. Pero creo que de Zandvoort en adelante los Brabham van a rodar pero que muy bien y van a dar más de una sorpresa. Quizá en Zandvoort mismo. Creo que cuando menos vamos a poderle exigir a Lauda que las carreras no las gane con facilidad sino que las gane exigiendo. En general los circuitos que vienen ahora tienen que ser muy buenos para Brabham.
— ¿Cuáles en particular?
— En principio no hay ninguno que a Brabham le venga mal. Paul Ricard es muy bueno para nosotros, Silverstone es también buenísimo, Nürburgring es bueno para Barbham aunque quizá es todavía mejor para Ferrari. Monza, Austria... Yo lo que ruego es que haga mucho calor, porque el calor está demostrado que les quita potencia a los motores Ferrari y los equipara más con los nuestros.
— ¿Y cuáles de estas carreras te gustaría ganar?
— Pues me quedaría contento ganando en Holanda, Francia... hummm, Austria, Monza, Estados Unidos... cualquiera de esos Grandes Premios sería bienvenido. Y si ganara los cinco mejor.
— ¿Esperas, pues, ganar el título?
— Nunca estuve tan seguro como ahora de que podía hacerlo. Pese a Lauda y pese a Emerson que, de seguro, va a puntuar de nuevo y con asiduidad muy pronto.
— Nos vemos "Lole"...
¡Ciao! . Y gracias...



Carlos Reutemann, nacido el 12 de abril de 1943 en Santa Fe (Argentina), está casado con Mimicha y tienen dos hijos. Es la presente su cuarta temporada de F-1 y está en el selecto grupo de los cuatro o cinco mejores pilotos del mundo. Desde hace algunos meses reside en un acogedor rincón de la Costa Brava, en Cala Canyellas, cerca de Lloret de Mar, en la provincia de Gerona. Pocos días antes de la disputa del G. P. de Holanda decidimos visitarle. Queríamos conocerlo en un ambiente distinto al que teníamos ocasión de tratarlo generalmente, lejos de los circuitos y del bullicio que impera en los mismos, sin prisas y con calma. Queríamos hablar con él de su trayectoria en el deporte de las cuatro ruedas, de su actuación en el presente campeonato, en el que por cierto iba en el segundo lugar de la clasificación en el momento de entrevistarlo, y de otras muchas cosas en general.

Nos recibió amablemente en su chalet, un bonito chalet con una no menos bella vista sobre el mar. «Un lugar —nos decía— que no cambiaría por nada del mundo.» Belleza, tranquilidad, aire puro, ideal para reponer fuerzas entre carrera y carrera, y para emprender en perfectas condiciones la batalla por el título supremo de las competiciones automovilísticas, el de campeón del mundo de F-1.

Un serio aspirante al título mundial de conductores F. 1 que recupera fuerzas en la Costa Brava

—¿Cómo fueron tus debuts en el deporte del automóvil?

—Empecé corriendo en turismos. Con un Fiat «1500», parecido a los «124» y «1430», que tenéis vosotros aquí. Participaba en las pruebas del Campeonato «Turismos de Carretera».

—¿Contaste con el apoyo económico de tu familia?

—En absoluto. No pedí ni un centavo a mi familia. Me las fue arreglando independientemente. Tuve que buscar buenos equipos, buenas máquinas, etcétera...

—¿Qué hiciste antes de llegar a la Fórmula 1?

—En 1967 me seleccionaron para participar en la «Temporada Argentina de F-2», aunque no obtuve brillantes resultados. Corrí después algunas pruebas de prototipos con Porsche «917» y similares, y en 1970 vine a Europa con Benedicto Caldarella formando parte del equipo que, apoyado por el Automóvil Club Argentino, tenía que llevar a cabo el Campeonato Europeo de F-2. Conducíamos Brabham «BT 30».

—¿Notasteis diferencia de ambientes entre Argentina y Europa?

—Sí. Aquí en Europa el deporte del automóvil es mucho más duro y profesional, mucho más competitivo. Nos fue muy difícil adaptarnos al ambiente europeo de las carreras. Nos faltaba además experiencia. Dábamos vueltas a los circuitos sin ella. Cometíamos errores. Fue una temporada dura aunque con balance positivo. La experiencia recogida me permitió alcanzar la segunda posición del Campeonato Europeo en 1971. Esta vez con un Brabham «BT 36».

—Y en la temporada 72 vino tu gran debut en la F-1. Primera carrera y mejor tiempo de entrenamientos.

—Sí. Esta temporada corrí en F-2 con el equipo Rondel, y en F-1 debuté en el G. P. de Argentina con un Brabham «BT 34». Efectué el mejor tiempo de los entrenamientos oficiales alcanzando la «pole» posición por delante de Jackie Stewart. Era la primera vez que usábamos los neumáticos especiales de clasificación, que permitían dar tres o cuatro vueltas con una adherencia sensacional. Poco después gané el G. P. de Brasil, aquel año no puntuable, y fue una lástima que sufriera un accidente durante el mes de abril. Me costó bastante recuperar la forma.

—Mil novecientos setenta y tres fue una buena temporada.

—Sí, antes del G. P. de España apareció el nuevo Brabham «BT 42», diseñado por Gordon Murray, y ya en Montjuich estuve a punto de ganar. Los resultados en esta temporada comenzaron a ser brillantes.

De la de 1974 ya no es necesario hablar. De no haber sido por la inoportuna avería de las últimas vueltas en el G. P. de Argentina, Carlos Reutemann hubiera sido el piloto con más victorias en Grandes Premios de la temporada, pues triunfó en Africa del Sur, Austria y Estados Unidos.

EL EQUIPO BRABHAM

—Una cosa que nunca ha quedado clara es la de la promesa de Perón, tras tu actuación en el citado G. P. de Argentina, consistente en subvencionar tu campaña.

—En realidad, Perón me prometió, como una cosa personal, ayudarme en los desplazamientos, estancias y similares, cosa que, desde luego, hizo. Lo que ocurre es que mucha gente lo entendió mal, pensando que lo que se iba a subvencionar era todo el equipo Brabham.

—¿Cómo funciona el equipo Brabham? ¿No es un problema que dentro del mismo corran dos pilotos punteros como Carlos Pace y tú?

—Depende de cómo se mire. Para un equipo es conveniente contar con dos pilotos punteros pues, cuando en una carrera uno tiene un problema, el otro puede suplirle. Se pueden contrarrestar e intercambiar los problemas. Pero, por otra parte, y la historia de las carreras lo ha demostrado, la presencia de dos pilotos punteros en un mismo equipo obliga al mismo a hacer doble esfuerzo. Son dos monoplazas que tienen que estar en perfectas condiciones, y por lo general en muy poco tiempo.

—¿Quién pone a punto los monoplazas en Brabham?

—Los dos. Como cada uno tiene su estilo y sus preferencias, cuida a su manera la puesta a punto de su monoplaza. Es difícil que uno ponga a punto el coche de otro.

—¿Cómo te gusta que se comporte tu vehículo en pista, sobrevirando, subvirando?

—No, neutro completamente.

—¿Qué nos dices de los Brabham «BT 44»?

—El «BT 44» es un monoplaza de excelente construcción y muy veloz. El pasado año tuvimos algunos problemas con el balanceo entre el chasis y los neumáticos. Es muy importante el tipo de neumáticos que se emplea. Hace variar en mucho el comportamiento del monoplaza.

—¿Y la versión 1975, el «BT 44»?

—Está un poco mejorado.

Un piloto orgulloso

Al principio de su carrera Reutemann tenía fama de ser el piloto más agradable, humano y simpático de la fórmula uno, pero hacia el 76 empieza su reputación negativa de conflictivo, debido a no hablarse con Pace (buen piloto y campeón del mundo potencial, según Ecclestone para el 77 si no se hubiera estrellado con una avioneta)
Quizá Reutemann no tragaba que Pace se aprovechara de su trabajo el 73 y 74 para levantar Brabham a equipo puntero, o quizá Reutemann, sin patrocinador en Argentina y Brasil 75 con órdenes de Ecclestone para hacerse ver para conseguir sponsor , tuvo que aceptar que Pace ganara en Brasil 75 con otra estrategia.

Tiene que pagar a Ecclestone todo el dinero que tiene para que lo deje ir, antes en 74 no acepta una oferta de Ferrari ni a finales del 75 de Maclaren porque se sentía comprometido con Ecclestone por haberle dado la oportunidad de correr en la fórmula uno.



Sustituto de Lauda en Ferrari y luego su coequipier

Reutemann declara por esos días que tiene que exigirle a Lauda que no gane las carreras con facilidad,
ni Reutemann ni Fittipaldi pueden plantarle batalla a Lauda en el 75 , según Reutemann el motor del Ferrari es más potente que los Ford-Cosworth,
a finales del 75 Lauda es el nuevo campeón y seguirá ganado carreras con facilidad en el año 76 , mientras que Reutemann pierde nombre tras el año 76 en blanco.
Tras su accidente en Nurburgring 76, Lauda se convierte en mito mundial, las secuelas en su piel, en sus ojos, su recuperación sobrehumana(según él cuenta , en el hospital se encontraba muy cansado y sólo pensaba en sobrevivir) de alguna manera la mente privilegiada de Lauda le salvó la vida.

Ninguno de los pilotos punteros de entonces habría querido ser compañero de equipo de ese mito viviente, pero Reutemann se encuentra atrapado por su contrato con Ferrari y cuando pensaba ser el sustituto de Lauda convaleciente, se ve su coequipier.
En las dos primeras carreras del 77 Reutemann vuelve a recuperar su nombre y, en su cabeza, sigue considerando a Lauda no la leyenda viva de la f-1 sino su rival igualado del 74 y así lo trata , de igual a igual.
Luego Lauda va a entrenar solo a Sudáfrica,y gana, Reutemann declara- mi coche iba tan mal como el de Lauda en Brasil 77-.

Lauda y Reutemann, rivales

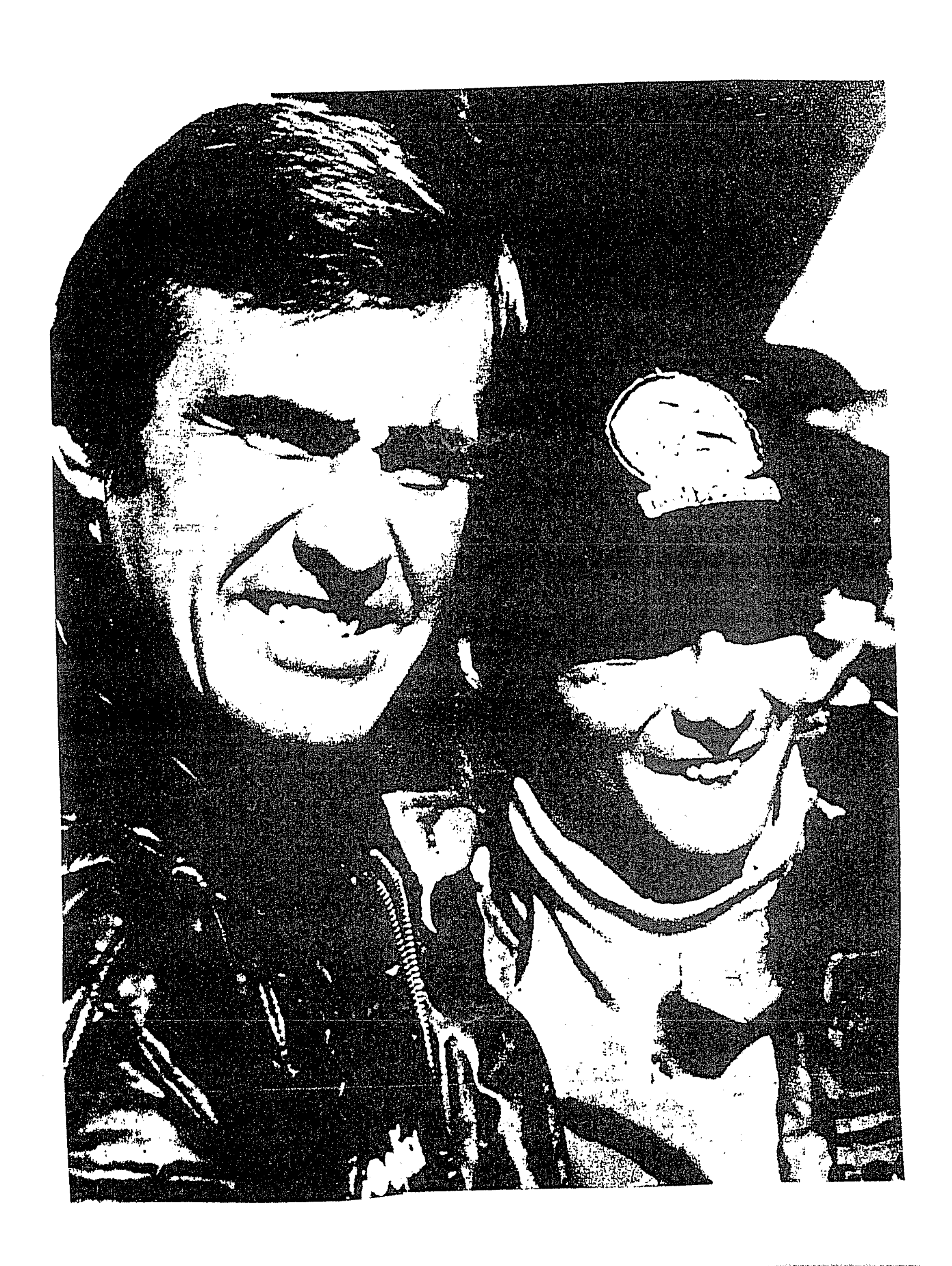
De esta manera, Reutemann alcanza su quinto triunfo en un G.P. de F-1, compensando además su pésima actuación del año anterior, donde a pesar, de partir como uno de los favoritos conoció una temporada desastrosa repleta de abandonos (9 sobre 13) que le llevaron a comprar a muy caro precio su libertad a Bernie Ecclestone, para poder pasar de «Brabham» a «Ferrari». Decisión de la que, como repetía hoy apenas acabada la carrera, «nunca voy a arrepentirme, pase lo que pase, porque de nuevo me siento capaz de ser el mejor y de aspirar al título de campeón mundial». No hay duda de que, en las dos carreras hasta ahora celebradas, el piloto de «Ferrari» ha sido el hombre más incisivo y tras su tercer puesto en Argentina —a pesar de problemas con el motor de su vehículo— y la victoria aquí,

Pero ficha con Ferrari como sustituto de Lauda y se encuentra como su coequipier en el 77, una situación que ningún otro piloto puntero habría deseado , Lauda era campeón del mundo,
hacia mitad de temporada 77 no se hablan pero Reutemann felicita a Lauda por su victoria en Hockenheim 77(hay una foto de ello).

Lauda estaba obsesionado que había una conspiración dentro de Ferrari contra él, tenía que luchar contra Reutemann, contra Schekter y Andretti(con autos mejores) contra las secuelas de su accidente en Nurburgring y de un accidente de tractor en el 76, todo el Lauda 77 fue sobrehumano y Reutemann tuvo que conformarse con correr para el equipo, seguir las órdenes y ver cómo Lauda se aprovechaba de sus influencias(es decir, Luca de Montezemolo, que era también el responsable de meter en Ferrari a Lauda y Reutemann juntos a ver qué pasaba y quién ganaba),

Mala relación entre los dos ases



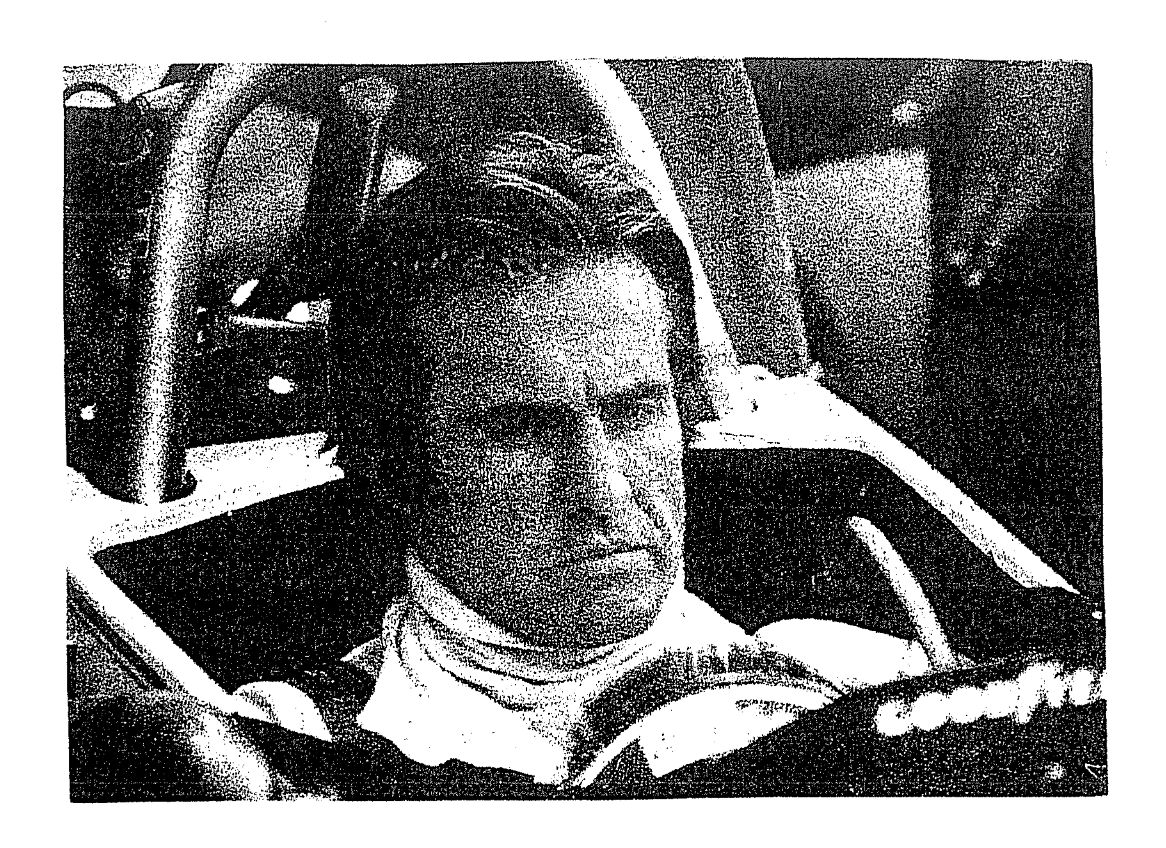


allí la fama de Reutemann como conflictivo fue subiendo, empeorada por el libro que Lauda escribe luego en que lo trata de desagradabe, que cuando hacía sol quería que lloviera y a la inversa, que se callaba información y que se alegraba de verlo jodido en Jarama 77 por sus costillas fastidiadas;
Reutemann contesta que en el Jarama 77 sólo entró a ver cómo estaba Lauda y se fue y que Lauda incumplió las órdenes de equipo en dos o tres ocasiones además de aprovecharse de su influencia dentro de Ferrari.

El campeonato del 77

En Long Beach 77 Reutemann se equivoca en la largada y sale recto,
en España 77 Lauda no puede correr, el Lole es segundo.
en Mónaco 77 Lauda adelanta a Reutemann contra las órdenes del equipo,
según Lauda porque Reutemann lo estaba frenando,
en Suecia gana Laffitte y la prensa francesa está de buen humor e incluso hablan bien de Reutemann, dicen que su tercer puesto es muy merecido porque con gran tenacidad no perdió el contacto con el grupo de cabeza.
En todas estas carreras las posibilidades de Lauda y Reutemann están muy igualadas, hay una guerra secreta entre ellos dos
.pero a partir de Alemania 77 Lauda se va, gana a Schekter (quien dice a Andretti- creo que hemos perdido el campeonato)

Reutemann es cuarto , batallando toda la carrera contra Andretti.,
a partir de entonces ya no hay igualdad en Ferrari y Lauda cada vez suma más puntos, por regularidad, mientras que Reutemann no hace ningún buen resultado.



¿Atormentado y atormentador?

Y Enzo Ferrari, por qué lo llamó atormentado y atormentador, yo creo que en esos años era Italia la atormentada, con mucho terrorismo , mafia y juego sucio tanto en la política como dentro de la casa Ferrari, por esto Lole dijo que nadie sabe lo que tuvo que pasar dentro de Ferrari.

Los errores al cambiar de equipo le costaron el campeonato: en el 74 pudo ir a Ferrari, o ganar cinco carreras con Brabham, pues perdió Argentina74 por mala suerte y Italia 74 por manías (oía algo raro en el auto), campéon en el 74, eso habría sido lo natural,

en el 75 debió ganar en Suecia pero la suerte que tuvo con la goma en Austria 74 no la tuvo en Anderstop,

el 77 algo pasó dentro de Ferrari que todavía no sabemos, no es normal que un piloto que gana en Brasil 77 luego no pueda hacer más que ir tirando el resto del campeonato,

Lauda usó sus influencias para seguir siendo primer piloto y no cumplió normas del equipo de no pasarse entre coequipiers ,

en el 78 tuvo que ganar en Bélgica y Mónaco pero tampoco habría sido campeón debido a la superioridad de los Lotus,

debió acabar tan harto de la prensa italiana y del ambiente de Ferrari que se fue a la competencia sin pensarlo demasiado,

y se equivocó y los Lotus en el 79 habían perdido su superioridad,

debió quedarse en Ferrari o irse a Williams, pero era todavía una escudería de segunda fila ese año.

James Hunt decía del Lole que tenía una tendencia a ceder demasiado pronto, y es que el Lole podía soportar la presión hasta cierto punto y no más,

en el 81 debió seguir como segundo piloto y esperar el año siguiente, sin Jones en Williams, y tener el contrato de primer piloto,

pero el año 82 fue muy peligroso y quizá Lole se habría visto involucrado en algún accidente malo.

Las cosas están bien así:

para los que consideramos Sudáfrica 81 como puntuable, Lole fue el campeón del 81.

Una personalidad especial

. En esa época en Ferrari, 1973, le llamaban "tarzán" por su constitución física, el mismo Enzo Ferrari, en su libro sobre los pilotos, dice que Reutemann lo tenía todo para ser campeón, era atlético , era un gran piloto pero que la naturaleza lo dotó de una personalidad complicada, atormentada y atormentadora, según sus famosas palabras,
Mimicha Bobbio decía en el 79 que Reutemann era muy nervioso, sobre todo antes de las largadas, con los nervios a flor de piel, y que solamente los tres días que podía pasar en su casa con sus hijas le devolvían la paz, así como su afición por el bricolage.

Los periodistas europeos tenían obsesión por meterse con la personalidad de Reutemann en esos años:
algun periodista (el de la revista "grand prix" del año 80) incluso publicó un estudio psicológico de su personalidad,
otros hablaban de que tenía una moral frágil, de que tenía muchos altos y bajos.
Mauro Forghieri, el tozudo ingeniero de Ferrari, lo describe así en el 77, "es un excelente profesional que cuando gana, se exalta y que cuando pierde, se busca a sí mismo."
Reutemann, por su parte, dirá de Forghieri que eran muy terco ,
probablemente fue una de las razones por las que Reutemann se fue de Ferrari.
James Hunt decía de Reutemann que tenía una tendencia a abandonar o a ceder demasiado fácilmente,'
y que era mejor piloto que Regazzoni y por eso los problemas con Lauda en el 77.

Hunt el salvaje play-boy

Si Reutemann cedía era quizá en una carrera que no le era favorable, pero seguro que no en sus 10 años de fórmula uno en que no cedió nunca a su deseo de ser campeón:
Reutemann decía de Hunt que tenía una gran facilidad para improvisar, lo que implica que Reutemann no la tenía, él necesitaba tener el auto perfecto pero no sabía o no quería improvisar con un auto peligroso,
para improvisar como lo hacía Hunt (leyendo su libro del 76) había de tener sus condiciones físicas de playboy salvaje
, decía en su libro que solamente pilotaba bien cuando pensaba en ello, y se preguntaba "-qué estoy haciendo ahora" y entonces empezaba a pilotar al límite,

pero esto sólo lo pueden hacer unos pocos pilotos, es un estilo de pilotaje muy físico, como era el mismo Hunt, que había trabajado como conductor de camiones y que robaba gasolina por las noches en los boxes cuando corría en fórmula dos y tres,
por eso podía improvisar en carrera adaptándose a los cambios en su coche o en la pista, de hecho toda la vida salvaje de Hunt en esos años era una improvisación,
su serie de victorias al final del 76 es impresionante;
años más tarde Hunt cambió de vida, por otra más familiar, era un padre amoroso de sus hijos, viajaba por Europa en una caravana como comentarista de la televisión inglesa.
Murió hace pocos años,, del corazón, a los 44, demostrando, que su estilo de vida y de pilotaje solamente se puede mantener unos años.

Reutemann y Lauda eran parejos en el 74

Comparemos un poco el estilo de Reutemann con el de Lauda :

Lauda llega a Ferrari el 74 sin palmarés, Reutemann lo considera su par , están igualados en talento y posibilidades de crearse un nombre, Reutemann con ligera ventaja sobre el austríaco por su mejor palmarés,
se enfrentan en varias ocasiones en el 74 por la victoria, sobre todo en Sudáfrica 74 y Austria 74 donde Lauda hace trampas pues estaba compinchado con el director de carrera en la largada,
al final del año 74 tanto Lauda como Reutemann se han consagrado como pilotos de primera fila.
Reutemann sigue considerando a Lauda su par a lo largo del 75 pero Lauda empieza a ganar carreras con Mónaco 75 y allí empieza a hablarse de la leyenda Lauda, lo empiezan a llamar el computador por la forma de ganar carreras,

es una persona físicamente normalita, no es atlético ni deportista y su estilo se basa en su mente privilegiada, puede procesar los datos acerca de cómo está su máquina y adaptar su estilo de conducción a la situación de carrera y, a la vez, le cabe en la cabeza la información sobre sus rivales, conoce las virtudes y defectos de sus estilos y de sus autos y todo esto lo puede repensar mientras conduce a 200 por hora,
por eso le empiezan a llamar el computador y porque gana las carreras saliendo en punta y acabando primero , pero no como lo hace Reutemann por pilotaje sino de una forma aburrida y como si dijéramos matando el deporte, todo a base de cerebro.

¿Conspiraciones en la F-1?

Imaginemos que hacemos el ejercicio de pensar mal y supongamos, jugando a la ciencia-ficción, que entre el 76 y el 82 hubo varias conspiraciones dentro de la fórmula uno:

Lauda tiene un raro accidente en Nurburgring en el 76 del que todavía no se sabe la causa, quizá el eje de transmisión se quebró,
o quizá alguien en Ferrari quería parar a lauda, que lo estaba ganando casi todo ese año y con facilidad;
Lauda cree que hay una conspiración dentro de Ferrari contra él en el año 77, por abandonar en Fuji 76 bajo la lluvia pero quizá por entonces empezó a sospechar que su accidente en Nurburgring podía haber sido provocado,
Reutemann se encuentra en medio de la tormenta como convidado de piedra, mientras Ferrari y la prensa italiana acusan a Lauda de tener un cuerpo débil, frágil, delicado,
como si cuando lo contrataron el 74 no fuera ya así.

Lauda sólo caminaba 20 kilómetros cada día y no hacía ninguna preparación física más, Lauda lo tiene todo en contra, secuelas de accidente, un gran rival en el mismo equipo, Ferrari atacándolo, Scheckter y Andretti con autos mejores....y sin que nadie sepa todavía cómo lo logró, gana el campeonato.
Reutemann dice a finales del 77 a un directivo de Ferrari- ustedes me atraparon bien al principio de temporada, - que puede entenderse que en Ferrari lo trataron como primer piloto en las primeras carreras para que Reutemann no se marchara al darse cuenta de que era el segundo de Lauda, y más tarde cuando ya lo tenían bien atado , dieron igualdad a los dos pilotos,
Lauda se venga de todos y se marcha de Ferrari sin correr las últimas carreras, lo que pone a Ferrari y la prensa italiana al borde del asesinato del austríaco.

Reutemann procura no meterse en el lío, y tampoco lo hará un año más tarde cuando se va a la competencia(a Lotus)y declara en Italia 78- en Ferrari ya me tratan como un extraño-, pero deja la escudería sin hacer ruido, no es su estilo, en el 78 tiene un extraño accidente en Jarama 78(es el árbol de transmisión) supongamos que alguien en Ferrari prefería a Villeneuve y sabotea el auto de Reutemann, y éste sospecha y por ello su ataque de nervios despúes de este accidente.

En el 81 los patronos no pueden dejar que un segundo piloto, incumpliendo su contrato de segundo piloto, gane el campeonato porque sería un peligroso precedente para el futuro, todos los segundos pilotos se verían autorizados a incumplir su contrato en nombre de que estaban luchando por el campeonato: sabotean el auto del Lole que en Las Vegas 81 no puede hacer nada para defenderse.

En el 82 Pironi gana a Villeneuve en Imola 82 , según Villeneuve engañándolo porque le había dicho que no lo pasaría,

Villeneuve todavía está furioso dos semanas despúes cuando comete un error en Zolder 82 y se mata.

En Ferrari alguien da la culpa indirecta de la muerte de Villeneuve a Pironi y organiza un accidente en Hockenheim 82 en que el auto de Pironi sale volando y éste se rompe casi todos los huesos,

tras pasar por infinidad de operaciones, jura no volver nunca al automovilismo , (que ahora ve muy peligroso) y se dedica a la naútica pero muere en un accidente con una lancha rápida, pobre Pironi.

Alonso ahora mismo es dejado a un lado en un equipo inglés que favorece a su piloto inglés Hamilton que está demostrando que pùede ganar el campeonato.

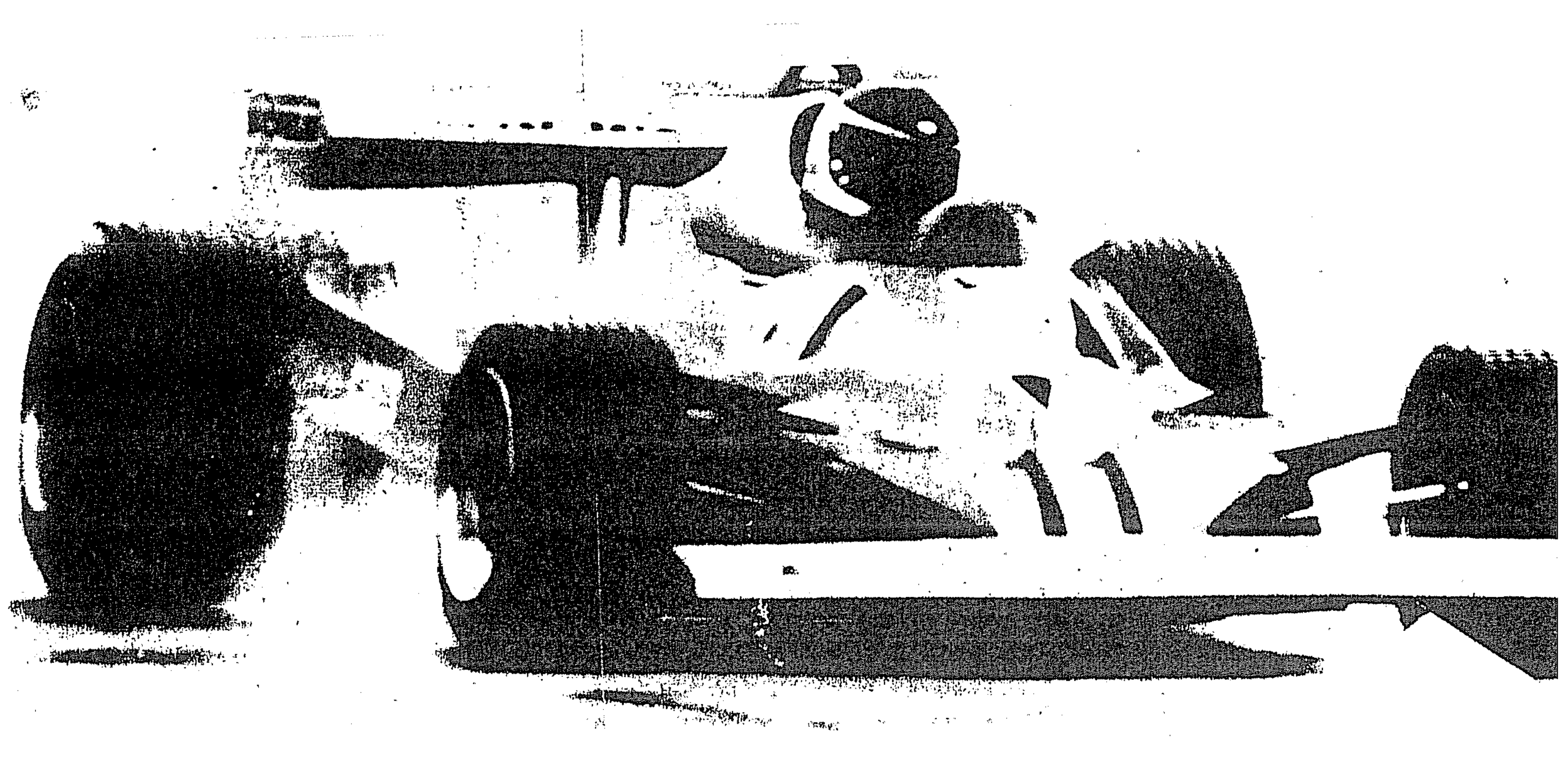
y Alonso no puede hacer nada excepto aguantarse,

y este es mi ejercicio de pensar mal, no tengo ninguna prueba de lo que digo pero, ¿y si fuera cierto ?

Mónaco 1978

Vi la carrera por televisión, al Lole lo sacaron de pista justo despúes de la largada, parecía Watson o Lauda el responsable,
Reutemann había hecho pole position en Mónaco, donde empezaba a dominar las particularidades del trazado que desde el 73 se le resistía,
consideraba que Mónaco era el circuito más difícil, junto con el antiguo Nurburgring,
y ese día podía ganar:
decepción de caballo cuando te hacen perder una carrera así, de esta manera;
lo bueno de la carrera de Reutemann vino despúes, por dentro de su casco debía estar rabioso porque se dedicó a batir el record de la vuelta, a probar neumáticos porque iba en vuelta perdida pero por delante justo del líder,
y demostraba que tendría que haber ganado la carrera.
Luego, en Ferrari usaron esta carrera para atacarlo juntamente con Bélgica 78, dijeron que había cometido errores:
conduciendo para Ferrari no se pueden cometer errores,
de nada servia que Reutemann diera explicaciones sobre los problemas de las gomas Michelin en frío.

En Ferrari ya buscaban en Schekter su próximo piloto perfecto y no valoraban todo el trabajo hecho por Reutemann,
que podría haberse quedado en Ferrari si hubiera querido, yendo entonces Villeneuve a Lotus,
quizá algún día Reutemann cuente todo lo que tuvo que pasar en Italia.
Enzo Ferrari a veces enfrentaba pilotos punteros en su mismo equipo para que dieran el máximo y otras veces contrataba a un piloto maduro con experiencia y a su lado a un piloto jóven con talento.
Reutemann decía de Enzo Ferrari que cada vez que hablaba con Ferrari, alguien de la fábrica ya le había hablado sobre Reutemann y mal.
Y Lauda escribió en su libro que Enzo Ferrari parecía un capo mafioso.
En todo caso, Mónaco 78 fue el principio de los ataques contra Reutemann dentro de Ferrari.



Londres, 16. (Especial para DICEN...) — Contra todo pronóstico, casi como quien dice inesperadamente, el piloto Argentino Carlos Alberto Reutemann, se ha proclamado vencedor del Gran Premio de Inglaterra, batiendo a todos sus rivales.

Reutemann vituperado por la prensa italiana, Reutemann «marcado». Reutemann apartado del equipo para 1979. En una demostración de plenitud y facultades ha llevado a su Ferrari, desde la cuarta línea de la parrilla de salida, hasta la cabeza de carrera, entrando en la meta vencedor.

¿Y qué va a decir la prensa italiana, ahora? ¿Quién era el culpable de los malos resultados de Ferrari? ¿El coche? ¿los neumáticos, o el piloto? ¿A quién fellicitará el ingeniero Mauro Forghieri? Muchos enigmas quedarán sin contestación, pero de momento este triunfo de Reutemann va a crear serios problemas en el seno de la Directiva del equipo Ferrari. Y más teniendo en cuenta de que aparte de los dos Lotus, Reutemann ha vencido nada más y nada menos que a su rival Niki Lauda, con «Brabham», segundo clasificado, y a John Watson del mismo equipo, tercero, por delante de Patrick Depailler, primer piloto de «Tyrrell».

mala suerte para Lauda, que en la vuelta sesenta al intentar doblar a Giacomelli, es pasado por Reutemann, que rodaba como un jabato tras suyo. La rabia de Lauda es manifiesta y se lanza temerariamente tras de Reutemann, éste le lleva solamente tres segundos, pero no se intimida, y es el cuarto y definitivo líder. Pisando la meta vencedor, ante el inexplicable error del austríaco, pendiente de pasar a Giacomelli, sin prestar atención al argentino.

En definitiva, una gran carrera, y un vencedor satisfecho, ya que ha demostrado que él, va. Si falla algo, acaso sean los neumáticos o el coche.

Inglaterra 1978

Hace unos días vi en -you tube- dos videos sobre la carrera de 1978 ganada por Reutemann en Brands Hatch,

parece que Giacometti ,a punto de perder una vuelta,
no deja pasar a Lauda
,por la izquierda,
que se encuentra de repente bloqueado detras de él,

Reutemann ve el hueco a la derecha
y llega hasta la altura de la mitad del auto de lauda,
que al darse cuenta intenta volver hacia la derecha
pero aborta en el ultimo instante la maniobra para no colisionar con el Lole,

durante uno o dos segundos los dos autos van en paralelo ,

luego Reutemann ,con mas reprise, deja atrás a Lauda
y doblan los dos , ahora fácilmente , a Giacometti
por la derecha,

Lauda está furioso y bate el record de la vuelta en las últimas del gran premio,

pero Reutemann aplica la táctica de manual de subir su propio ritmo por vuelta
para desanimar a su perseguidor, y gana,

como todo sucede muy rápido , es posible que no andara como yo lo cuento,
pero eso es lo que a mí me ha parecido ver en esos dos videos.

Ese adelantamiento de Reutemann en Inglaterra ya es uno de los más famosos de la historia de la fórmula uno,

no sé si Reutemann habría podido adelantar a Lauda si Giacomelli no se hubiera portado de una forma extraña, la prensa lo acusó de obstaculizar premeditadamente a Lauda como represalia por todo lo que había dicho sobre Ferrari, Giacomelli era italiano e incluso esperaba entrar algún día en Ferrari,

otros dijeron que Lauda simplemente cometió un error y una indecisión,

el mismo Lauda dijo despúes- Reutemann, que no es tonto, vio el agujero y se coló por él-,

en todo caso, Reutemann se merecía esa victoria ,
y no sólo eso, esa pugna contra Lauda la esperábamos en varias ocasiones en el año anterior , 1977.

en Ferrari, que desde hacía meses tenían a Scheckter fichado, el mismo Scheckter revelará años más tarde que se lo volvieron a pensar en echar a Reutemann cuando vieron que había ganado cuatro carreras ese año.

hubo unas semanas en que o bien Reutemann o bien Villeneuve iban a Lotus, mientras que entraba en Ferrari , seguro ya ,Schekter,

al final cedió el eslabón más débil, que era el Lole, harto de sufrir la presión dentro de Ferrari y de Italia.

Circuitos

Buenos Aires era bueno porque tenía mucha tierra disponible para escapatorias y largas rectas con una parte de curvas lentas, John Watson decía que era un circuito donde se gozaba corriendo,
luego en las dos carreras para la fórmula uno de los 90 en Argentina creo que escogieron el circuito pequeño, quizá porque era menos peligroso al ser más lento y los pilotos se quejaron de que había demasiadas curvas lentas,

para mí los mejores circuitos del mundo eran en los 70 Montjuic y Brands Hatch, que también era peligroso pero allí nunca se vió una carrera aburrida y todos los pilotos siguen considerándolo su circuito preferido, por ejemplo Gerard Berger,

GRAN BRETAÑA

FICHA DEL VENCEDOR

Nombre: Carlos Alberto «Lole» Reutemann.

Nacimiento: 12IV-1942 en Santa Fé (Argentina) - 1972 (Brabham).

Primer Gran Premio: Argentina 1972 (Brabham).

Grandes premios disputados: 94

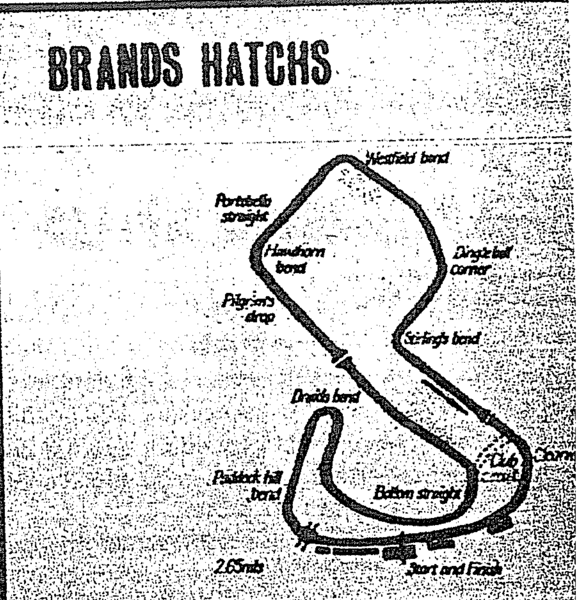
Primera victoria en F-1: Africa del Sur - 1974 (Brabham).

Total victorias: 8

Equipos para los que ha corrido: Brabham (1972 Holanda 1976). Ferrari (Italia 1976...).

Títulos: Subcampeón de Europa de F-2 en 1972





Gilles Villeneuve, rival y amigo

Así pues, Villeneuve es el compañero de equipo con el que Reutemann se llevó bien; despúes de Ferrari Reutemann comentó respeto a la pugna entre Villeneuve y Arnoux en Francia 79 que esos dos jóvenes debían calmarse, que estuvieron a punto de tocarse varias veces y que eso sale bien una vez de cada cien,
pero cuando Villeneuve gana en Jarama 81 con un coche lento y 6 pilotos detrás sin poderlo pasar, Reutemann dice-"fue una lección de manejo de Villeneuve. aunque la carrera fue una
farsa por lo lento que era Villeneuve en cada curva , pero nadie pudo pasarlo," y Reutemann sintió mucho la desaparición del canadiense en 1982;

Laffitte

se sabe que Reutemann también se llevaba bien con Jacques Laffitte.
quizá porque ambos llevaban una vida civilizada, Laffitte delaró en el 81 que el ambiente en la fórmula dos y tres había empeorado mucho desde que él corría en esas categorías (hacia
el 73 y 74) que ahora los pilotos eran más agresivos y nada deportivos y que si él tuviera que volver a empezar en algún deporte, lo haría en la vela y no en el automovilismo.

Carreras de 1980 y 1981

En el 78 Reutemann tuvo un accidente malo allí en la curva "le mans", su Ferrari rompió el árbol de transmisión, Reutemann frenó a tope y dejó impresionantes marcas de goma en el pista, el auto chocó contra las alambradas y Reutemann pudo salir ileso y por su propio pie de ese accidente que podría haber sido muy grave,
pero lo peor fue luego, Mauro Forguieri insinuó que pudo ser un error del piloto, a Reutemann le dio una crisis de nervios ,quizá allí empezó a distanciarse de Ferrari,
en el 80 Reutemann estaba manejando lindamente, daba gusto verlo liderar la carrera, sin ningún fallo, su pilotaje era una delicia cuando Laffitte que lo perseguía cometió un error de principiante y le chocó luego por detrás, según Laffitte que fue enseguida a disculparse, encontró a Reutemann muy decepcionado,
¡ y eso que eran amigos.!
En Holanda 81 fue Reutemann quien se equivocó, en el video se ve que no tiene casi espacio para adelantarlo por el interior en la curva "tarzán" y toca a Laffitte, perdiendo puntos vitales para el campeonato, Reutemann perdió la paciencia ese día tras muchas vueltas tras Laffitte,
¡ y eso que eran amigos!

En el Jarama en el 81 Reutemann encuentra los problemas de caja de cambios que en Las Vegas 81 serán tan nefastos para él, hace la carrera que puede tras salir primero, le van pasando tres o cuatro pilotos a lo largo de la carrera , siempre detrás de Villeneuve que nadie puede pasar ,a pesar de ser tan lento en las curvas.
La periodista Mercedes Milá lo entrevista para Television Española en el 77 y le pregunta cómo le va en Ferrari, Reutemann responde que cambiar de equipo es como un matrimonio, que no se sabe cómo va a ir, Mercedes Milá le repregunta si su matrimonio va bien y Reutemann responde riendo que sí.

33 G.P. disputados con 5 victorias

REUTEMANN - FERRARI: ¿ARREPENTIDOS DEL DIVORCIO?



¿Ultima imagen triunfadora de Reutemann con «Ferrari»? Sólo queda el G.P. del Canadá...

Las críticas y los problemas han acompañado los dos años del argentino en la marca italiana

«¿Arrepentido del divorcio?», se preguntaba un periódico italiano al hablar del G.P. de Estados Unidos. El posible arrepentido sería Carlos Alberto Reutemann; el motivo, abandonar ahora la escudería «Ferrari» con la que en la pista new-yorquina de Watkins Glen acaba de conquistar su cuarto G.P. de la temporada. Con su victoria, el piloto argentino lleva el total de triunfos en G.P., a lo largo de su historial, hasta la cifra de 10.

Pero no parece que Reutemann este muy arrepentido por su marcha. «Es una lástima dejar la marca ahora que se gana», afirman que fueron las palabras del corredor tras su victoria. Quizá sí. Pero las relaciones entre el patrón de su escudería y el piloto son poco cordiales. Los triunfos sirven para incrementar la fama de Reutemann y sus posibilidades... dentro de «Lotus», donde estará —de no mediar una gran sorpresa— el año próximo acompañando a Mario Andretti.

Un sólo G.P. queda para que el argentino «sin moral», el hombre que casi nunca sonríe, unos meses poco y en términos despectivos, que no tiene amigos en el «circo rodante», rompa de manera definitiva su relación con la marca de Maranello. Han sido dos años, y



Las dudas de 1977

El fichaje de Reutemann fue polémico. Se incorporó a «Ferrari» el día 1 de septiembre de 1976 y debutó con el equipo en el G.P. de Italia de ese año, con Lauda y Regazzoni como compañeros. Su papel, el de substituir al helvético y reforzar las ambiciones del austríaco cara al título. Esa misma temporada dejó de asistir a los G.P. de USA y Canadá, mientras entrenaba con su nuevo vehículo.

Incorporado ya de manera definitiva, disputaría 17 G. P. al año siguiente. Todo el Mundial. Si la temporada anterior Lauda había perdido el título ante la presión final de Hunt, en ésta el argentino tan sólo pudo aspirar a ser el «número uno» de su marca durante media temporada. Lauda se escapó hacia la corona mundial y las relaciones entre ambos hombres —nunca muy buenas— fueron estropeándose cada vez más con la ayuda de la prensa italiana. Su resumen de 1977 se desglosa en una victoria (Brasil), dos segundos puestos (España y Japón) y tres terceros (Argentina, Mónaco y Suecia) como resultados más destacables.

Al acabar el Campeonato del Mundo de F-1, Reutemann era cuarto, con Lauda, Scheckter y Andretti delante suyo. La temporada, en términos generales, fue considerada correcta; pero desde el mismo momento en que se supo que iba a ser el indiscutible «número uno» para 1978, las críticas llovieron por todas partes. «Sin moral y sin ambición en la pista, ¿qué va a hacer" Lole" ?» dijeron muchos.

Y las críticas de 1978

Más de lo esperado, pero menos de lo deseado. En este año de 1978, Reutemann ha disputado, por ahora, 16 G.P. En cuatro oportunidades (Brasil, Long Beach, Inglaterra y USA) ha conocido el triunfo; por lo visto, le han probado los aires americanos y el idioma inglés. Su lugar actual es el cuarto, otra vez, del Mundial, pero con posibilidades de ascender al subcampeonato según vaya la canadiense del próximo do

Todo esto, además, con dente problema de neumáti marca italiana se ha visto e handicapada por la e experiencia de sus nuevos s tradores de neumáticos; e impedido a Reutemann a algún mejor resultado. balance cabe considerarlo satisfactorio... pese a la a de título, y a la acumulación ticas recibidas.

En términos globales, el a no ha disputado con «Ferr total de 33 G.P. (¿ en 1976 1977 y 16 en 1978), que se mentará en uno más si salt Canadá. Cinco victorias, dos das plazas, cinco veces terce cuartos y tres en sexto lugar fican que ha puntuado en 1 (eficacia de más de un 50% dato a su favor es el que s roto en 4 G.P., en otros t sufrido accidente y una vez 78) fue excluído por bandera Lo que expresa que es h regular, de escaso genio quiz fiable, que maltrata poco el c que ha cumplido con el pap le otorgará «Ferrari».

¿Divorcio, arrepentimi ¿Por parte de quién?

Xavier VENTI

A Lotus por despecho

Reutemann, harto de la prensa italiana y de parte de la casa Ferrari que lo presenta como mediocre y no capaz de ganar un campeonato (ante Enzo Ferrari) se va a Lotus con un algo de revancha, Lotus es la campeona del mundo vigente, pero lo hace más con el resentimiento que con el pensamiento y no piensa que Lotus va a perder su supremacía el año 79 cuando las otras escuderías imiten su coche con efecto ala.

y Lotus hace una temporada mala el 79 y Reutemann acaba peleado con Andretti y con Chapman (por no querer desarrollar el nuevo Lotus, más lento que el Lotus 78) tiene que volver a pagar todo el dinero que ha ganado a Chapman ahora para que lo deje ir.



Demasiado talento para ser segundo piloto de nadie

Pero aparte de Villeneuve y Laffitte, Reutemann inevitablemente acababa enfrentándose con los otros pilotos, sobretodo si estaban en el mismo equipo: con Andretti el problema fue que en la primera mitad de 79 Reutemann lo dejó en ridículo, Andretti no hizo ningún buen resultado y , dolido, atacó a Reutemann acusándole de no colaborar en el desarrollo del nuevo Lotus, Reutemann se lo tomó muy mal (según la prensa francesa por su orgullo exagerado) pero el nuevo Lotus era más lento, Reutemann no creía en él, ya tuvo que aguantar en el 76 el Brabham-Alfa romeo que no andaba (y, según sus palabras, "era una vieja) ,

a partir de entonces el ambiente en Lotus está envenenado, agravado porque los otros autos son mejores con el truco del efecto ala y por las desavenencias en el matrimonio Reutemann, que la prensa francesa airea.



Varias veces debe dar todo el dinero que tiene para cambiar de equipo

Colin Chapman le dice a Reutemann que no quiere dejarlo , que es el mejor piloto del mundo y quiere hacerlo campeón,
y es que Reutemann llega a Lotus en el máximo momento de forma, despúes de entrenar días y días para Ferrari y, en sus palabras, aprender allí a dar el máximo de él mismo,
con esta forma Reutemann llega a Lotus pero la temporada 79 es mala para este equipo, que no va a volver a ganar una carrera hasta la época del desafortunado Elio de Angelis.

Seguramente Colin Chapman ya había dicho antes a Clark, Hill, Rindt, Fittipaldi, Peterson, Ickx, Andretti que eran los mejores pilotos del mundo y que quería hacerlos campeones del mundo,
pero es que en el 79 Reutemann realmente es el mejor piloto del mundo, incluso tiene buenas ofertas para correr en la fórmula Indy gracias a sus dos victorias en Estados Unidos el año anterior,
los últimos meses del 79 son un tira y afloja entre Chapman y Reutemann para poderse ir, va a tener que pagar todo el dinero que tiene a Chapman, como ya hiciera el 76 con Ecclestone.

EL FORASTERO



Argentino en Argentina, Carlos Reutemann permaneció impasible ante las demostraciones de pasión de sus incondicionales.

En Williams con las consecuencias de los accidentes del 1979

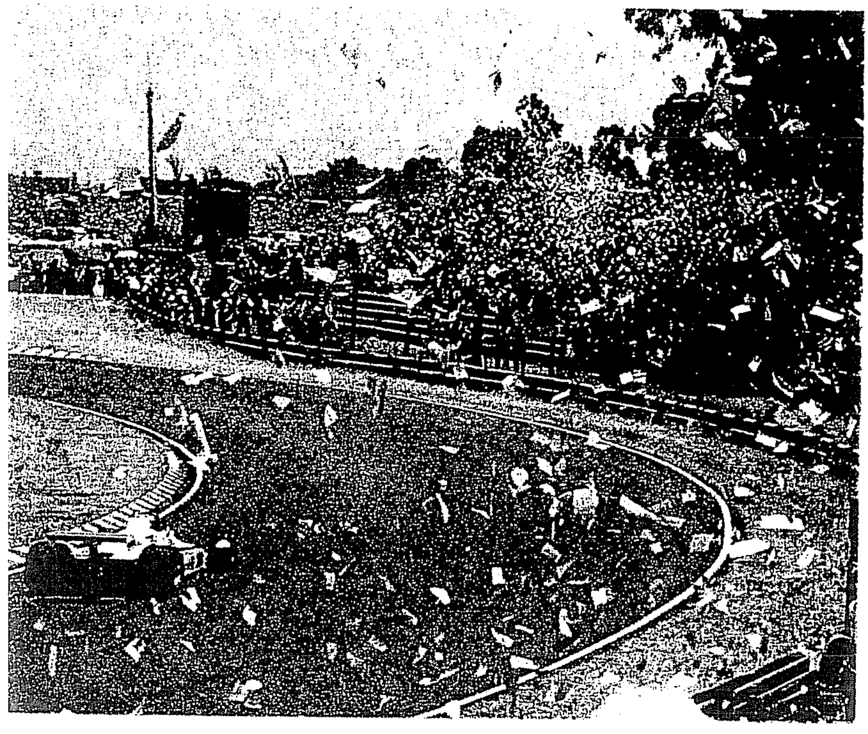
Reutemann llega a Williams pocas semanas antes de Argentina 80, donde comete un error en las primeras vueltas y la basura sobre el césped le cala el auto,
agachado junto a él llora porque sabe que no volverá a tener una oportunidad de ganar en su tierra (todos hemos visto esas fotografías) luego declarará a la prensa- "son ustedes los que siempre hablan de un Reutemann que no arriesga, pues miren lo que pasa cuando arriesgo."

Hasta Mónaco 80 sus resultados son pobres, quizá incluso Fránk Williams esta pensando en echarlo pero luego empieza su racha de carreras todas acabadas en los puntos (15 en total) récord que no va a batir nadie excepto Schumacher muchos años más tarde;
¡ y lo más sorprendente de todo es que hace un buen equipo con Alan Jones. !

un autógrafo, por favor.



Ídolo de la Argentina



12.45 horas. La ovación, los gritos, los papelitos. El ídolo sale a la pista. Su público le tributa un recibimiento inolvidable.

Bajó vestido con una camisa blanca y unos vaqueros azules. Instantes antes, había dejado la habitación 1907. Abajo, lo esperaban Mimicha, su apoderado Domingo Cutulli, su amigo José María Candiotti y la esposa de éste. Saludó a los conserjes y, con un bulto bajo el brazo izquierdo, encaró hacia la puerta. Me le acerqué con los brazos abiertos, como quien quiere compartir la pena ajena. Con una sonrisa amarga y los ojos brillosos, Carlos Reutemann no me dejó hablar:

—Mirá, me bajé del auto y me senté sobre el asfalto. Estuve así quince minutos, llorando como un chico, con la cara entre las manos. Lloraba y lloraba, no podía parar. Así que, te lo ruego, no me hablés del tema, porque cada vez que me vuelvo a acordar un nudo me aprieta la garganta y me parece que voy a empezar a llorar de nuevo. . .

Los ojos se le habían humedecido. Se pasaba la lengua por los labios resecos, en un gesto nervioso e instintivo. Me pareció que le costaba trabajo tragar saliva. Y siempre esa sonrisa. Mansa, amarga, de hombre que se siente vencido, quebrado. . .

—Pero, ¿qué te pasó? ¿Por qué te fuiste afuera? ¿Por un error tuyo?

—Yo lo único que puedo decir es que Piquet me dio la cuerda en la chicana de Ascari y yo vi clarita la tangente de la curva, por lo que me tiré con todo. Los autos se tocaron y fui a parar al pasto. Digamos que la culpa la tiene el empleado que cortó el pasto allí y dejó mucho suelto. Fue ese pasto el que, al taparme el radiador, provocó el recalentamiento que terminó con la rotura del motor. . .

—Perdoname, pero, aun así, ¿por qué no esperaste un poco más para intentar pasar al brasileño en otros lugares de la pista que son menos comprometidos? Fijate que recién iban diez vueltas del Gran Premio. Faltaba una eternidad. . .

—Pero si ya había intentado pasarlo ocho o nueve veces. . . Vi el hueco y traté de meter el auto justito. Además, ¿no son ustedes los periodistas, justamente, los que siempre hablan del Reutemann racional, que no se juega lo suficiente?

—¿Estabas para ganar?

—Estoy absolutamente convencido y esto hace que mi amargura sea más grande todavía. Ya por la mañana, en la prueba con tanques llenos, el auto andaba una barbaridad. En carrera siguió comportándose a las mil maravillas; lo sentía dócil, contundente. Creo que no había con qué darle. Si tenés en cuenta todos los problemas que después aquejaron a Jones y cómo fui pasando a los demás, podés entender por qué estoy muerto. Claro que podía ganar. . .

—¿Y ahora?

—No sé, al principio todo me había hecho acunar la ilusión de que podía darle a mi gente una gran satisfacción. Ahora me voy a descansar un poco a Santa Fe, a tratar de sacarme de la cabeza esto que parece una pesadilla. . .

Y se fue. Con Mimicha, Cutulli y la mujer de Candiotti en un Peugeot 504 flamante, color blanco, con chapa provisoria CB0706 que manejaba su amigo. Sentado en el asiento de atrás. Por Maipú hacia el Sur. Mirando sin mirar. Con los ojos clavados en el vacío y un hueco enorme, incolmable, en el alma. A mi lado, una señora que se había acercado a saludarlo, musitó por lo bajo: **"¡Pobre Reutemann, qué desilusión!"**

Antes de que el auto partiera, lo único que había atinado a decirle era que la revancha podía llegar dentro de quince días, en Interlagos. Y me quedé mirando cómo el Peugeot color blanco se perdía a lo lejos, por Maipú hacia el Sur.

Y sentí pena, pena de verdad. . .



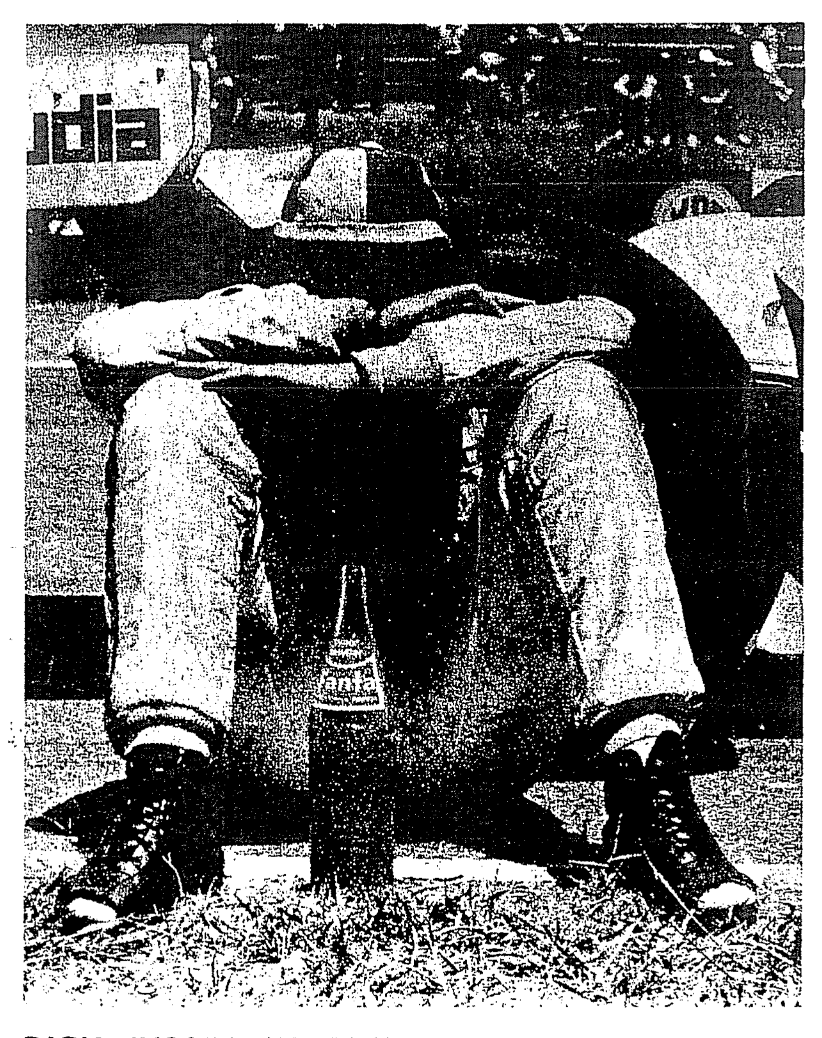
18.50 horas. Reutemann sale del Hotel Libertador. El buzo antiflama bajo el brazo. La respuesta inconsciente a cualquier pregunta. ¿Hacia dónde va? Hacia la revancha. . .

BRUNO PASSARELLI

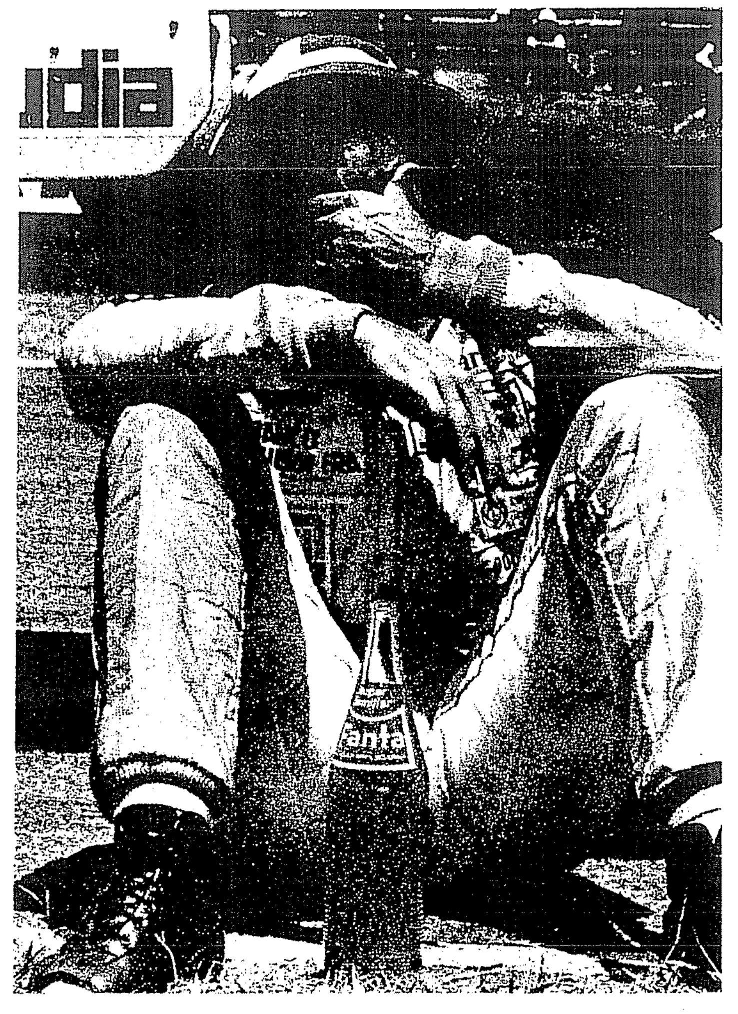
Cuando se dió cuenta que nunca ganaría en su país.

Ganó nueve veces en la F-1.Pero nunca en la Argentir

EMPIEZA LA AMARGURA. El motor del Williams de Reutemann se funde por recalentamiento y la carrera termina p Lole. Antes, había existido un mano a mano con Piquet que terminó con el despiste. Los radiadores se taparon y el mo se resintió. Reutemann baja del auto. Se quitará el casco y la máscara intiflama. Se desencadena la angustia.



RABIA, IMPOTENCIA, FRUSTRACION. No importa nada ni nadie. Reutemann está solo con su fracaso. Ganar en la Argentina es una obsesión. Un sueño que no se cumple.



EL GESTO QUE SORPRENDIO. Nadie lo podía creer piloto frío, cerebral, el hombre a veces hermético e in vertido, no pudo contener las lágrimas. Otro Reutem



MANO DE ELLA *se agita en un gesto cariñoso: él sonríe. Faltan pocos minutos para que piece la carrera. Fue una imagen cotidiana en el interior de los boxes de Williams. Mimicha y Carlos Reutemann juntos otra vez, como en los buenos tiempos. La tormenta ya pasó.*

Ahora el Pre

(viene de pág. 23)

apenas dos meses atrás: —lo quise, lo quiero, pero fracasé—, hoy parecen no significar nada. Sólo el recuerdo de un momento difícil, de la primera gran crisis de un matrimonio que tiene que hacer equilibrio entre el amor, los señores Ecclestone, Forghieri, Chapman y Williams, los viajes, la paciencia, las hijas, el dinero, las ausencias, los rumores, la fama y el fracaso.

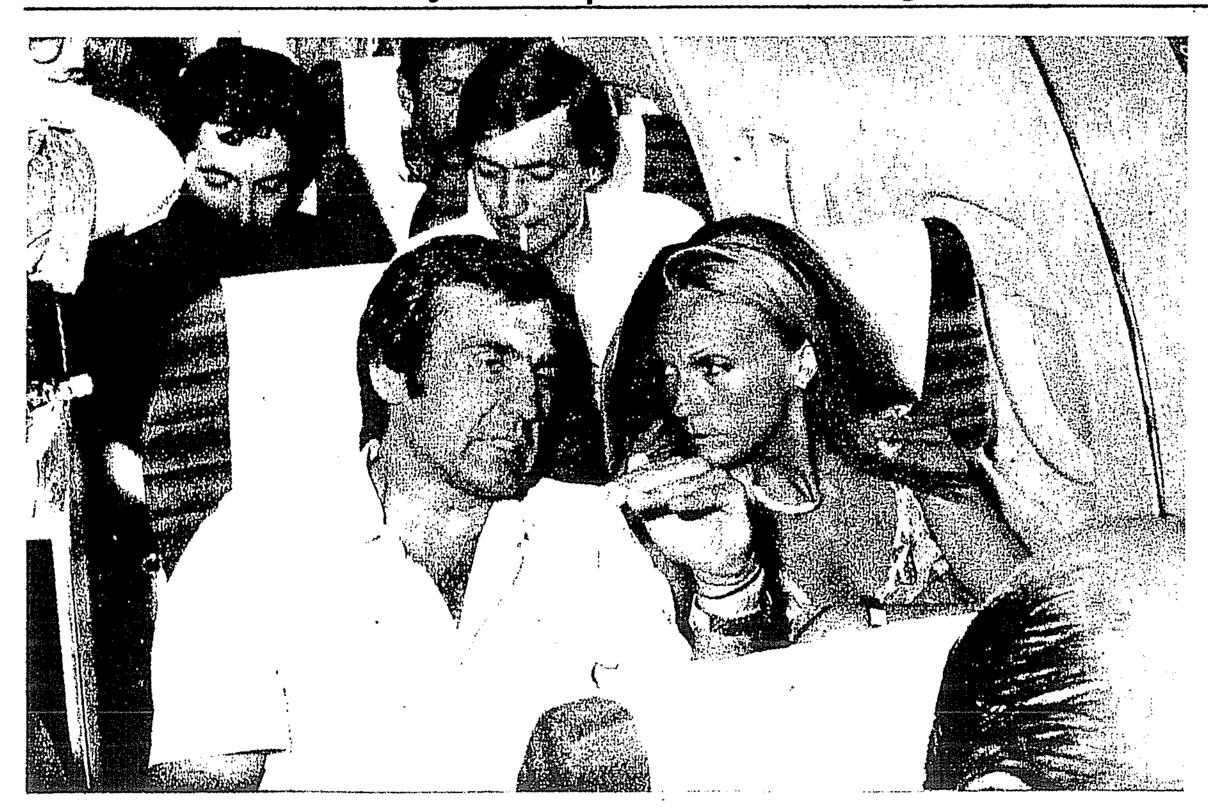
Ahora está aquí, dos meses después, erguida y nerviosa cuando grita desde la tarima de boxes —como si Carlos pudiera oirla—: *—pasálo Lole, pasálo...* como en aquella primera carrera de Fórmula Uno en 1972. Y estará también cuando el coche de Reutemann busque la banquina y él regrese a boxes con el sabor amargo de la frustración. Pero no es como antes, porque, como dijo alguien tratando de hacerse oir entre el ruido de los motores, esta crisis les da la oportunidad de encontrar juntos otra vez juntos, un camino diferente.

Antes

En mayo de 1968 se casaron en Santa Fe. Aquel romance de la secundaria terminó en traje azul y vestido blanco con flores en el pelo. Reutemann ya habia sido campeón argentino en 1966 y 1967 y Mimicha sabia que el futuro no iba a ser sedentario y tradicional. Después nació Cora (diez años) y la familia comenzó a estructurarse de acuerdo a los itinerarios de Fórmula Uno. Aviones, hoteles, escuderías, y casas temporarias decidieron a Mimicha a buscar una estabilidad física y fue entonces que compraron la casa de Cap Ferrat, a pocos kilómetros de Niza. Cora y Mariana (cinco años) encontraron su escuela y sus amigos en el Instituto Blanche de Castille y los padres cambiaron la fugacidad de los hoteles por un lugar cierto, con cuartos y ventanas en las que una esposa puede colocar cortinas.

Quizás una contradicción. Poco tiempo antes Mimicha habia declarado: *Yo no creo en la casa física, sino simplemente en la casa que va con nosotros, con Lole, las nenas y yo, estemos donde estemos. Me siento bien en cualquier parte. Ni en Inglaterra ni en España, ni en Francia, donde hemos residido estos*

mio de Brasil y después el regreso a Francia junto



EN EL AVION, ***de regreso a Santa Fe, a reencontrarse con las hijas que pronto volverán al colegio Blanche de Castille, en Francia. Mimicha escucha atenta las explicaciones de Reutemann: después empezarán a planear los próximos días en Brasil. En días lo espera Interlagos.***

últimos años me he sentido inestable por tanto ir y venir.

La tormenta

A fines de octubre, lo que en algunas ocasiones había sido sólo un rumor entre periodistas de automovilismo, apareció en diarios y afirmado por la protagonista de la historia. Mimicha Reutemann confesaba un largo cansancio, el mismo amor de siempre y la decisión de poner punto final a un matrimonio difícil y conflictivo. Las razones que se argumentaron giraban sobre el mismo tema: la soledad de una mujer que tiene que responsabilizarse por su familia. Que debe aceptar los silencios y festejar las sonrisas. Que tiene que hacer de padre y de madre, porque no hay tiempo para compartir el hogar cuando las exigencias de los extraños invaden los cuartos de esa casa que le dio seguridad, y le arrancan las cortinas a la escasa intimidad que permite el tiempo libre. Quizá otra contradicción.

Alguna vez había dicho sobre su vida: *—No fue difícil, será quizás por mi optimismo natural pero me siento contenta con lo que he vivido. No ignoro que por esta vida que llevan los corredores se han producido separaciones, pero no es lo común. Hay que hacerse fuerte y proteger la familia de todo y contra todos.*

Y la crisis, finalmente, anunció un viaje a Santa Fe en el que Mimicha iba a gestionar el divorcio de Reutemann, porque —de acuerdo a los comentarios de la prensa— ya no había nada que hacer. Pero la verdad iba a ser otra.

El reencuentro

Viernes 11 de enero de 1980. Mimicha Reutemann está sentada en el garage número dieciocho. alguien escribió con tiza la palabra Williams en el borde del techo. La rodean sus amigas de toda la vida, Graciela Candioti, Graciela Willmott y Rosa María —confidente y vecina de la casa de Río Bamba 6751 de Santa Fe—.

Además de ser sus amigas oficiaban de guardaespaldas, Mimicha no quería hablar con el periodismo y estaba dispuesta a no cambiar de ideas. De todos modos, y a pesar del gesto de su boca todo indicaba que la entrevista iba a ser imposible.

—No quiero hablar. No voy a hablar con ningún periodista, ya estoy cansada de eso.

—Pero lo que pasa es que no queremos escribir sobre esta nueva etapa de ustedes, sin información, sólo buscamos la verdad. Se detuvo, estaba serena cuando contestó: *escriban lo que quieran, lo que se les ocurra, ya no me importa nada. Me hicieron mucho daño... pongan eso... o cualquier cosa... en serio... no me importa.*

La verdad

Fue más difícil claro. Hubo que hurgar en las miradas de los amigos. Buscar las palabras de los que están más cerca de la convivencia, investigar en las actitudes de Mimicha, vigilarla a distancia y suspirar con alivio cuando ella levanta la mano y la apoya en las mejilla de Reutemann que vuelve del circuito después de una prueba.

Fue más difícil claro. Hubo aquella de hace dos meses. A lo mejor, parecida a alguna otra, pero por alguna razón de momento los ánimos no trataron de pacificarse y la primera reacción fue la de hacer las valijas y escapar. No duró mucho. Lo suficiente para que se divulgara el divorcio como un hecho consumado. Nada de eso pasó. Mimicha viajó a Santa Fe por el nacimiento del hijo de su hermana y aprovechó para tomar distancia con aquella discusión. Mientras tanto, en Europa, Reutemann pudo reflexionar sobre la situación —distinta a otras, más dc rosa— y cada uno por su la estuvo listo para volver a blar con otro tono y con n vas palabras. Poco tiem después ella declaró: *Los periodistas no supieron int pretar lo que pasaba. C Carlos vivimos una crisis m trimonial y cuando pas esas cosas la gente magn ca y aumenta los rumor Ahora etamos todos junto nos vamos a pasar el día e montaña, con las chicas.*

Juntos

Mientras estuvieron jur en Buenos Aires, compar ron el cuarto 1907 del H Libertador. El se mostró r optimista que de costum y llamaba la atención a amigos que se despert con música ruidosa y de yunara con entusiasmo. C y Mariana quedaron en S ta Fe, en una casa y un ca po que no están abandona y que los verá regresar ar de que se vayan juntos Brasil para la próxima car ra de Fórmula Uno. Las nas volverán a Francia p retomar sus estudios er Instituto Blanche de Castil los padres se reunirán c ellas después del Gran P mio de Brasil. Porque Mi cha seguirá a su marido mo antes, y aunque no c nometreé los tiempos est lista para alcanzarle una seosa, para secarle la c con la toalla y sostener en pequeña muñeca el reloj p sera que él no sube al au

Se mueve sobre los ta muy altos de las sanda amarillas. Tiene puesto enterito estampado. Está t tada y radiante y a pasar los nervios, los cigarrillo los chiclets tiene el mis entusiasmo de hace c años. *—Dale Lole ahí tenés...* y cuando Reu mann— pocas vueltas d pués— abandona la carre ella lo espera en el gar primero 18, con las toallas la mano, el silencio que ha falta y la ternura del gesto la esposa que devuelve c suavidad el reloj pulsera a muñeca del marido.

Y claro, la vida sigu ellos se van juntos del Au dromo de Buenos Aires. Y están acongojados por abandono de Reutemann el fondo, los dos saben c este reencuentro de hoy le un sabor distinto a la derr

UNA ESCENA REPETIDA *en el autódromo. Otra vez con Mimicha en las charlas después de las pruebas de clasificación*



CORA Y MARIANA *vuelven al colegio. Mamá y papá viajan después. Como antes.*

Se mueve sobre los tacos muy altos de las sandalias amarillas. Está parada sobre la tarima del box de Williams y descansa su brazo izquierdo sobre el hombro de Héctor Staffa, el director deportivo del equipo de Fórmula dos con el que Carlos Reutemann debutó en Europa. Tiene puesto su pequeño reloj de oro, el de todos los días, pero ahora también lleva el reloj pulsera de su marido que ya salió para la largada.
—*Por Dios, basta, que larguen de una vez...* y se mueve sobre los tacos al mismo tiempo que enciende un cigarrillo y se acomoda el pelo —más rubio y más parejo que antes— sobre las patillas de los indispensables anteojos negros.

Sin embargo, esta vez María Noemí Claudia Bobbio de Reutemann no está escondiendo una mirada triste. Detrás de los lentes verdes de Mimicha no hay ojeras marrones ni huellas de dolores viejos o nuevos. No es la misma mujer sobre la que

(continúa en pág 24)

Al servicio de Jones

Y la prensa francesa , en su balance del año 80, también alaba esta unión entre Jones y Reutemann y el equipo Williams en general, ganador del campeonato.

Reutemann tenía el plan en el 80 de volver a empezar, sacarse de encima la reputación de conflictivo que volvía a tener desde lo de Lotus, volver a subir en su cotización,
y todo esto sólo lo podía hacer si transigía , aceptaba el contrato de segundo piloto y se mostraba obediente y fiel al primer piloto Jones todo el año 80,
y así lo hizo y perfectamente;

Debería haber ganado en Imola 1980

sólo estuvo en condiciones de ganar otra carrera en Imola 80, salía primero pero se le calentó el embrage y tuvo que remontar del último al tercero, luego comentaría a Frank Williams- tenía que haber ganado esa carrera.-
pero al principio del 81 Reutemann ya tiene otro plan:
empieza saliendo a ganarlo todo, incluído el campeonato,
en Sudáfrica no le dan los puntos,en Long Beach se equivoca con una calle pero no habría dejado pasar a Jones que venía detrás segundo y el conflicto dentro de Williams habría explotado ya entonces,

Brasil 1981

Ocurre en Brasil y los periodistas esriben páginas y más páginas sobre lo que llaman el divorcio entre Jones y Reutemann (y que Alan Jones llama simplemente traición) .
Luego, Reutemann se aprovecha de la rivalidad entre Jones y Piquet (que declara- la próxima vez que Jones me saque de la pista lo voy a matar-),para ganar en Bélgica 81 en un día de despropósitos generales.
Jones impone su contrato de primer piloto pero no es capaz de ganar el campeonato por sus propios méritos.

En Australia todavía hoy en día la gente dice que Alan Jones perdió en el 81 debido a que Reutemann no supo estarse en su sitio como segundo piloto; lo cual es falso, Alan Jones perdió por sí mismo.

Cambio de técnica con los autos efecto ala

Decíamos antes que a Lauda los años de desgaste en la cumbre del deporte automovilístico le han dejado mella en su cuerpo (que nunca fue muy fuerte) pero también en el cuerpo de Reutemann, que hace unos años fue a Nueva York a operarse de la espalda, quizá por lesiones que arrastraba desde los años de los autos con efecto ala,

Reutemann, como casi todos los pilotos de esa época, odiaba los autos con efecto ala porque causaban lesiones a los pilotos a nivel de cuello y de espalda y porque le impedían manejar creativamente, con sutilezas; los autos con efecto ala obligaban a otro tipo de pilotaje y su velocidad y fuerza de gravedad en las curvas era mayor.

Reutemann siempre se había quejado desde sus comienzos , de lo duro que era pilotar un fórmula uno, especialmente si el auto era deficiente en chasis o comportamiento;

cuando aparecen los autos con efecto ala, el oficio de piloto se vuelve todavía más agotador.

A Jones tampoco le gustaban los autos con efecto ala,

el estilo de Jones fue definido por Frank Williams como físico, decía que había que mirarle los brazos, lo fuerte que era, Jones manejaba con la fuerza y con un pilotaje agresivo,

ese era su estilo,

así lo vimos entre Alemania 81 y Las Vegas 81, con Holanda 81 y Italia 81 , es la época en que Jones tiene al equipo Williams detrás de él para decidir el campeonato, Jones saca toda su artillería y sus puntos fuertes, que son el pilotaje físico y agresivo, y así se luce en esas carreras, es muy espectacular, como cuando adelanta a los dos Renault en el estadio de Hockenheim.

pero increíblemente, no es capaz de ganar el campeonato ni tan sólo de remontarle los puntos a Reutemann. tiene todo el equipo a sus pies, conduce con toda su agresividad y no puede,

Jones el ranchero australiano

Para entender la personalidad de Alan Jones, el último enemistado con Reutemann en sus diez años en la fórmula uno, hay que leer su libro del 80, dice que odia los franceses porque siempre hacen trampas (eran los años de las pruebas nucleares francesas en el Pacífico) también dice que el clima de Inglaterra le resulta insoportable, que siempre se resfría y sólo piensa en volver a su granja en Australia, que Imola le parecía un circuito artificial con tantas

chicanes y Mónaco le parecía imposible de correr, Frank Williams llamaba a Jones tozudo como sólo un australiano puede ser, la prensa francesa lo llamaba el patán australiano y todos conocían su afición por decir las cosas claras, todavía más acentuada que en Lauda (que desde que fue campeón en el 75 no se callaba nada de lo que pensaba).

Jones decía, así, que su padre era mejor que Jack Brabham pero que no tuvo la oportunidad de correr en Inglaterra, se suicidó tristemente unos años más tarde y parece que Alan Jones nunca se lo perdonó a Brabham.
Jones sigue corriendo en turismos en Australia y participó como consultor del nuevo circuito de Albert Park (peligroso y aburrido, donde ya ha muerto un comisario de pista, un capricho de los políticos de Melbourne) y Jones tenía al lado como consultor a ¡...Sir Jack Brabham !
Con este individuo es con el que Reutemann tiene que lidiar en el 81.



junto a Carlos Reutemann, primer piloto de Ferrari.

Jones: "Reutemann no debería haberse dedicado a la fórmula uno, con su belleza debería haberse dedicado a hacer de modelo".



Reutemann cumple en su primer año como segundo piloto de Jones pero al año siguiente está dispuesto a demostrar a Frank Williams que él puede luchar por el campeonato, comenzando 1981 con toda su fuerza.

Victoria sin puntos en Sudáfrica 1981

"Apartheit"

Una palabra nacida en Sudáfrica y lo suficientemente expresiva como para no necesitar ser traducida del africano. El «apartheit», aplicado hasta ahora a la separación racial en la ex colonia inglesa, es el término que podríamos emplear para definir el ambiente que han vivido los equipos «rebeldes» en la carrera de Fórmula 1 de Kyalami.

«UNA vez en el coche, no me acuerdo de la política. Me concentro en la luz verde que nos dará la salida. Sólo siento el golpeteo de la lluvia en mi casco y no pienso más que en la responsabilidad ante el equipo.»

Carlos Reutemann, ganador de la primera carrera de Fórmula-1 de este año, se encontraba en la autocaravana del equipo Williams. Sus manos daban vueltas a la corona de laurel más bien pobre. De repente la tiró al suelo.

«No quiero oir nada más de lo que se dice en la mesa redonda. Allí hablan y hablan, mientras que yo me juego la vida. Freno, como siempre, en los últimos instantes, corro todos los riesgos y aparentemente todo esto no vale nada. Dicen que mi undécima victoria del Grand Prix no tiene ningún valor, ...pues tampoco para mí, si no me dan puntos. Hace mucho que me sobran las coronas.» El argentino de 39 años de edad se recostaba en su asiento. Este estallido parecía haberle cansado más que la propia carrera, a pesar de que la misma había terminado después de 77 vueltas, una antes de lo previsto, gracias a la distracción del director de la carrera.

Cuando entró su jefe de equipo, Frank Williams, levantando con júbilo ambos pulgares, respondió Carlos con un gesto apagado: «Estoy que trino. No me dan puntos.»

Frank rió: «Te darán nueve puntos, ya lo verás.»

Carlos se sonrió sin ganas: «El negocio de la Fórmula-1 está muy mal. Hay demasiadas cosas que no concuerdan. Y la gente, que ni siquiera corre, acabará con él.»

Fulgurante salida de Nelson Piquet, que sería finalmente superado por Reutemann, cuya elección de neumáticos resultó más acertada.

Fotos: D.P.P.I.

Saltaba a la vista que la situación actual ejercía una enorme presión sobre el «indio» Reutemann, que nunca había sido muy fuerte. Desde finales de la última temporada, otra en la que no pudo lograr el título de campeón mundial, había perdido unos 15 kilos. Su cara aparecía demacrada, arrugas cubrían su cuello.

Desde las disputas entre los constructores (FOCA) y las autoridades deportivas (FISA) había llamado todos los días desde Argentina a Inglaterra para preguntar cuándo sería posible obtener alguna victoria más. Poco antes de su vuelo de Buenos Aires a Johannesburgo, pasando por Ciudad del Cabo, no quería creer en ninguna carrera.

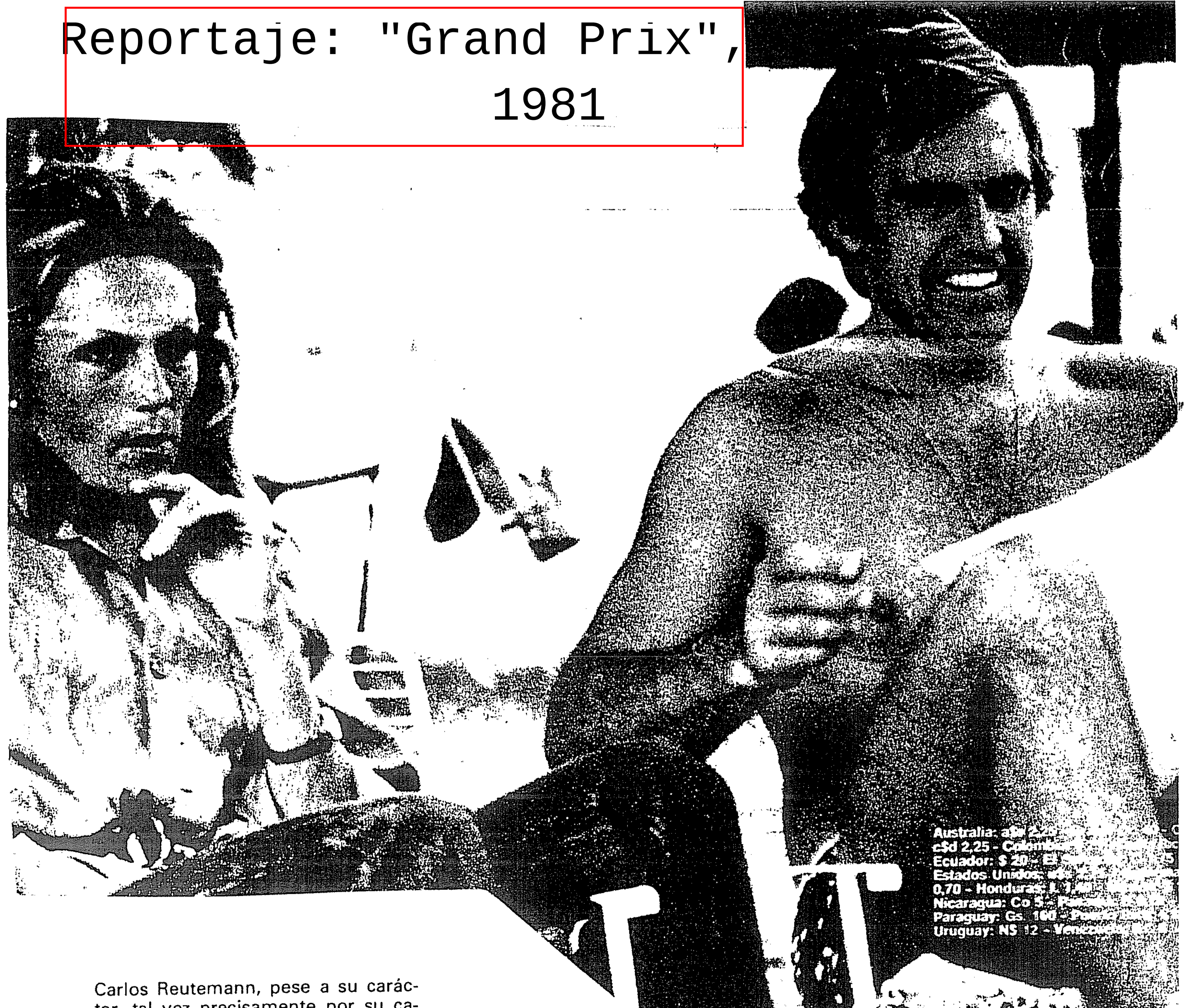
«Era demasiado para mí. Además tenía disgustos en casa, con la inflación, el rancho y la mujer...»

La solución final adoptada por el corredor americano Peter Gregg, que se pegó un tiro en la cabeza, mereció toda su simpatía: «¿Es que tenía una 38 especial?»

Pero la depresión no sólo cayó sobre el vencedor, sino que afectó a todos los equipos que se habían desplazado a Africa del Sur.

El motivo: la carrera de Fórmula 1 de Kyalami ya no era el punto final de la crisis que duraba meses, en esta serie de carreras del deporte motorizado que en tiempos fue la más bonita, sino sólo una nueva estación en la problemática ruta de un posible acuerdo. Jean Marie Balestre, convertido mientras tanto en la pesadilla de todas las escuderías, se había negado dos días antes del comienzo de los entrenamiento en Kyalami, por medio de un télex, a firmar aquel papel elaborado por todos los equipos, que hubiera podido hacer posible por fin una temporada de Fórmula 1 sensata y programada. Por razones formales se había opuesto, había vuelto a cerrar

Reportaje: "Grand Prix", 1981



Carlos Reutemann, pese a su carácter, tal vez precisamente por su carácter, se ha convertido en un auténtico ídolo de todo un país apasionado como pocos por el automovilismo. Imagínese un Patrese líder del campeonato del mundo de conductores.

En Argentina no es solo la afición la que ha hecho de Carlos «Lole» Reutemann mucho más que un piloto con posibilidades de suceder a Fangio en el palmarés del mundial. La Prensa explota este fenómeno y al mismo tiempo lo provoca, dando de Carlos una imagen de semi-dios y fanatizando a los lectores y a los públicos objetivamente menos relacionados con el deporte automovilístico. El nivel de fanatización ha llegado a tales extremos que se ha llegado a componer un «himno a Lole» que el público cantaba en las tribunas del autódromo esperando la salida del Grand Prix.

Si por casualidad Carlos se desplaza en el parque de pilotos, vestido con un simple pantalón de deportes y una toalla en los hombres, veinte personas le siguen paso a paso, gritando *«Carlos, Carlos», «Lole, Lole»* sin que se sepa muy bien si quieren atraer su atención o si repiten su nombre como una especie de cantico.

Por poco que se prolongue su paso por un lugar público, una auténtica concentración se forma en torno suyo. En medio de esa auténtica marea humana, Carlos continúa impávido, con su expresión concentrada y hostil, desplazándose en zig-zag para evitar a las personas que le cierran el paso.

Un exceso no solo en el fondo sino también en la forma de exteriorizar esta apasionada devoción hacia él. Un periodista europeo tuvo la oportunidad de comprobarlo de forma bastante curiosa. Hablando con Carlos, de la misma forma que en cualquier otro circuito, se despedía de él dándole la mano. Unos instantes después se veía rodeado de todo un grupo de fanáticos de Reutemann cuya única ambición era la de poder hablar, interrogar, tocar, a esa persona que había tenido el supremo privilegio de estrechar la mano de su ídolo.



No se puede decir que sea algo nuevo. El mismo espectáculo, la misma admiración se había producido en años anteriores. Solamente que en el Grand Prix de Argentina 1981 había un elemento nuevo e inhabitual. Esa famosa anécdota de los paneles de señalización en Río que han servido para aumentar el prestigio de Carlos de una forma espectacular. Era, en cierta forma, el elemento que faltaba en su leyenda, la demostración que esperaba todo un sector de «hostiles» para integrarse en el campo de sus admiradores incondicionales.

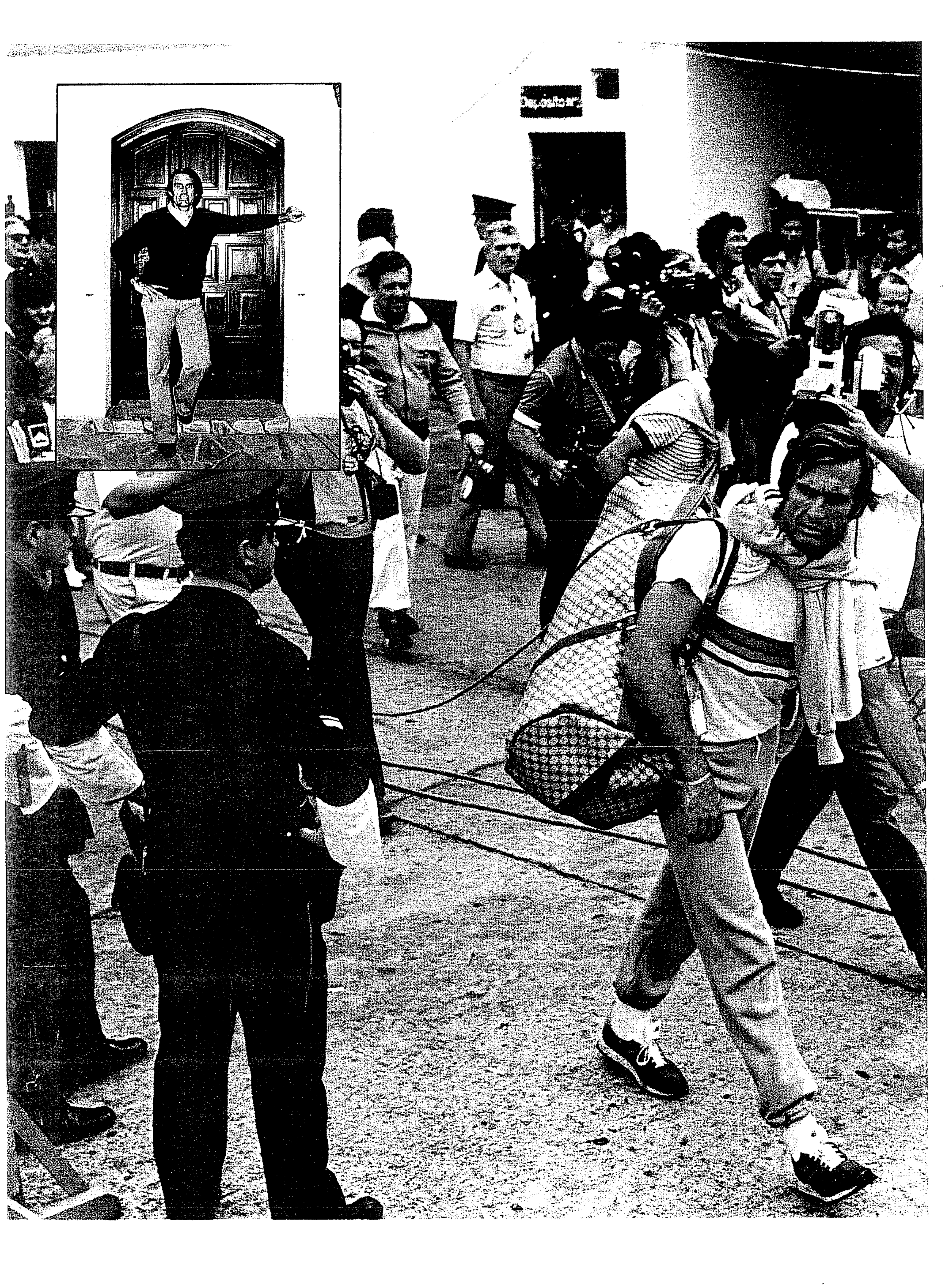
En un cine en el que se proyectaba la película italiana «Pole position», el público aplaudía cada vez que aparecía en imagen Carlos Reutemann, mientras que Jones era silvado con la misma vehemencia.

En el circuito, el público aplaudía al Williams número 2 y abucheaba al número 1. Tal es así que el equipo de Frank Williams, dando muestra de su sentido británico del humor, presentó al público un panel idéntico al de Río: «Jones-Reut», provocando otra nueva explosión de silvidos. Siguiendo el juego, Frank invirtió los nombres en el panel «Reut-Jones» y pidió a Carlos que lo mostrara al público, provocando un auténtico delirio en las tribunas.

La cosa no iba a acabar en ello. El domingo por la mañana, el público vino equipado con todo tipo de paneles indicadores impresos en auténticos posters y en los que se había puesto, evidentemente: *«Reut-Jones»*.

Al margen de todas estas batallas «dialécticas», Carlos vivió el Grand Prix de Argentina sometido a una fuerte tensión que se podía apreciar por su rostro hermético. Un carácter apasionado como el suyo, una personalidad totalmente concentrada en su profesión, que se despierta en plena noche reviviendo sus carreras, pero que trata de no dejar translucir en nada los poderosos sentimientos que le animan.

Su pasión aparece claramente a partir del momento en que se pone al volante. Cuando «Lole» realizó la vuelta de calentamiento, una auténtica nube de confetis envolvió las tribunas. Sus compatriotas cantaban y Carlos, encerrado en su estrecho habitáculo, protegido por su casco integral, totalmente inaccesible e invulnerable, podía, por fin, saborear el dulce sabor de su popularidad. □





Las muescas de «Lole»: más que una tradición, una auténtica institución en el mundo de la Fórmula 1.

EL FORASTERO

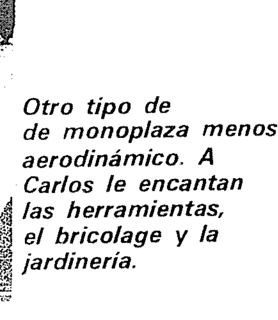
La gente cantaba, la gente vociferaba, la gente daba saltos de alegría. El permanecía impasible. Indiferente al exterior, sordo a las llamadas, concediendo tan solo de vez en cuando una sonrisa o un saludo a algún conocido. Contraste enorme entre su pasión dominada y la exuberancia de sus fans. En su propio país, Carlos Alberto Reutemann, el ídolo local, parecía un forastero.

Por Eric BHAT

Un paseo por el campo: otra forma de preparar el Grand Prix.



El momento del fin de semana en que se publicó se sintió más próximo a Carlos. Una concesión inhabitual hacia sus fans que provocó un auténtico delirio.



Otro tipo de de monoplaza menos aerodinámico. A Carlos le encantan las herramientas, el bricolage y la jardinería.

Los mecánicos se apresuraban en torno a su monoplaza. Carlos Reutemann, con el rostro impenetrable, concentrado en sus problemas, ha venido para hacer una pequeña inspección entre dos sesiones de entrenamientos. Minutos banales y anodinos en la vida de un piloto. Un fotógrafo argentino, para el que la F-1 no es, sin duda, una ocupación habitual, quiere inmortalizar el momento. Carlos se da cuenta y se inmoviliza un instante para facilitarle el cometido.

Más fanático que profesional, el tipo está emocionado. Le tiembla el pulso y no consigue enfocar el objetivo. Sus dedos se equivocan, confunde la velocidad de obturación con el diafragma. Carlos Reutemann con el mono, junto a su coche. La foto del siglo. Los segundos pasan.

Por fin la imagen se ha hecho nítida en el visor. Demasiado tarde. Carlos se ha ido ya. Víctima de su emoción, el fotógrafo ha dejado escapar su oportunidad.

Algo que muy difícilmente podría ocurrir con otro piloto, en otro país.

Campeón del mundo natural

Reutemann no era una persona conflictiva como decían sus enemigos (como el periodista español Paco Costas) sino que era un luchador que durante diez años en la fórmula uno nunca se rindió y siguió luchando por ser campeón , porque sabía que lo merecía y que su estilo de manejo y el tipo de piloto que él representaba tenían que llegar a ser campeones; mucha gente pensaba así en Las Vegas 81, que el título mundial iba a ser la recompensa a sus 10 años en la fórmula uno.

Reutemann había dicho de Jones en el 80 que era muy rápido y campeon del mundo potencial, a finales del 81 dice que si Jones sigue en Williams, él se va; . en ningún momento Jones es comprensivo con la situación de Reutemann, un primer piloto en su última oportunidad de ser campeón, y no lo ayuda ni en las Vegas 81 , con Jones sin opciones de ganar el campeonato, , Reutemann por su parte hace su juego, aprovecha el duelo Jones-Piquet para seguir liderando el campeonato y Piquet tampoco consigue llegar a Las Vegas 81 con ventaja de puntos.

Reutemann aguanta la situación adversa contra él en su equipo, carrera tras carrera, es la última manifestación del Lole conflitivo, porque Williams no le quiso dar contrato de primer piloto, porque Jones era un patán, porque era su última oportunidad de ganar el campeonato.

Entrevista ,1981

CARLOS REUTEMANN

Charlando con él u observándole no se tiene la impresión de que esté claramente destacado en la clasificación del campeonato del mundo. Su comportamiento sigue siendo el mismo, continúa con su desconcertante frialdad, ni más ni menos nervioso que antes, sin ningún signo de nerviosismo ni de tensión. Da la impresión de que espera el desarrollo de los acontecimientos con auténtico distanciamiento. ¿Es por pudor o por superstición que no quiere hablar de sus esperanzas? Tal vez será más locuaz cuando se adjudique el título mundial. Por el momento continúa haciendo las mismas cosas con esa formidable concentración que es uno de sus principales puntos fuertes y con un dominio de sí mismo que, anteriormente, no siempre le había acompañado.

Hoy en día parece verdaderamente invulnerable.

Por Eric Bhat

Uno de los hechos más llamativos de toda tu carrera es el haber acabado quince Grands Prix seguidos «en los puntos» ¿Qué importancia das a este récord?

Mmmm... Creo que se trata, sobre todo, de un gran éxito de la escudería Williams y de sus mecánicos. Es la prueba de que su trabajo de preparación ha sido excelente. Para mí, personalmente, este récord no significa nada, no le doy ninguna importancia. No me dice absolutamente nada.

Mónaco era la carrera 16... y abandonaste. Cuando te bajaste del coche era evidente que estabas extraordinariamente decepcionado. ¿No será porque ya habías perdido la costumbre?

Sí, estaba muy decepcionado en Mónaco. No por no haber podido mejorar ese récord, sino porque el Grand Prix de Mónaco es la carrera del año en que es más fácil acabar entre los seis primeros. Mi objetivo era marcar puntos, un buen resultado si era posible. Esos puntos me hacen falta ahora para el campeonato.

Para muchas personas, incluso pilotos, estás realizando tu mejor temporada en Fórmula 1...

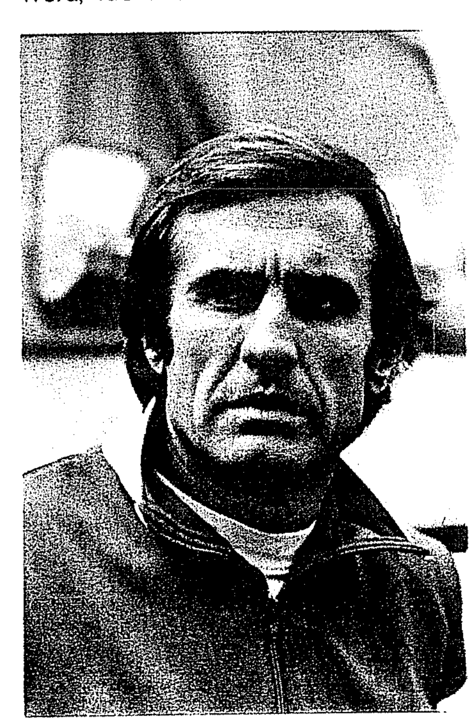
Sí... pienso que... mmm... Tal vez fuera una temporada excelente para mí hasta el Grand Prix de España. Pero en el Jarama y en Dijon las cosas no fueron tan bien...

¿Crees que cometiste un error en España al no atacar a Villeneuve?

No. No, no, no. Creo que hice una buena carrera en España. Tenía muchos problemas con la segunda y la tercera y no podía luchar. Era verdaderamente difícil para mí participar en el juego. Tenía muchos problemas, pero también podía perder mucho. Francamente, era una situación muy delicada.

Pero, si Gilles no te hubiera adelantado en la segunda vuelta, ¿las cosas hubieran sido distintas? ¿Habrías ganado?

Ah, sí... habría ganado la carrera, pero por otra parte, Alan podría también haber ganado. Villeneuve era tan lento en el Jarama... para mí era un show, un juego, no una verdadera carrera. Villeneuve, como piloto estuvo extraordinario, pero como carrera, fue una auténtica broma.

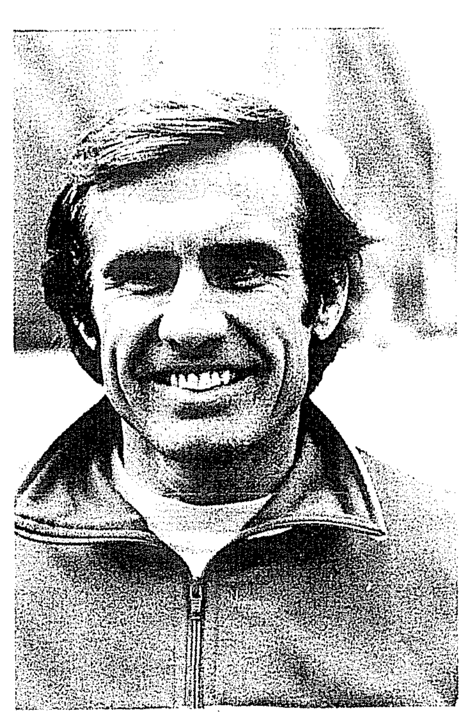


¿Te da la impresión de conducir mejor que nunca este año?

No, no. En absoluto. No me da esa impresión. No veo las cosas así.

¿La última vez que has podido luchar por el título realmente, fue en el 78 en Ferrari. ¿Cómo has progresado desde entonces?

En el 78, tenía algunas posibilidades de ganar el título, pero no muchas. Era muy difícil ganar a los Lotus 79, que eran los primeros coches con efecto suelo. Ese año, gané cuatro carreras, lo cual es bastante en una sola temporada. Pero Mario ganó seis y se proclamó campeón. Fue la vez que estuve más cerca de ganar el título, es cierto. Pero desde



el punto de vista técnico era muy difícil.

¿Si el Reutemann de hoy hubiera estado en aquella época en Ferrari, las cosas hubieran sido diferentes?

No lo se. Es muy difícil de decir. Creo que se vive día a día, etapa tras etapa. Hoy tengo mucha más experiencia. Siempre se gana algo en cada carrera. Pero no me interrogo sobre si hubiera ganado en aquella época con la experiencia que tengo ahora. No sirve de nada decirse: «si hubiera hecho esto o lo otro...».

Nelson Piquet dice que no te gusta luchar contra los pilotos directamente, razón por la que consigues evitar los incidentes en la carrera y acabar. ¿Qué opinas de ello?

→

Es un juicio que proviene probablemente del hecho que... tal vez soy, a veces, un poco prudente. La salida es siempre el momento más peligroso y difícil de un Grand Prix. Sin duda tengo demasiado cuidado. Normalmente, no me lanzo como un loco en las primeras vueltas de una carrera, porque no quiero verme implicado en todos los incidentes que se producen. Cuando las cosas comienzan a clarificarse y a tomar una fisonomía concreta, es totalmente diferente. Las cosas se clarifican y no tengo ningún inconveniente en batirme contra otro piloto. Nelson, por su parte, se bate muy a menudo, es cierto. Pero todo depende de las personas y de las situaciones. Si no me gustara luchar no sería piloto de Fórmula 1.

¿Qué es lo que te gusta realmente en las carreras, ahora que ya llevas diez temporadas en F-1?

El pilotaje. Solo el pilotaje. Ya sea en los entrenamientos o en la carrera.

Firmaste con Williams como segundo piloto. ¿Crees que ayudaste a Alan el año pasado a conquistar el título?

No, no lo creo. Si Alan ganó no fue



por mí. Yo no hice nada, nada en absoluto para ello.

Y a la inversa, ¿no crees que él debería ayudarte ahora a conquistarlo?

No. No lo creo. No tengo la sensación de que esté obligado a ayudarme, y no espero eso de él.

Según su contrato estabas obligado a ceder la victoria a Alan en Brasil. ¿Por qué no lo hiciste?

Porque si lo hubiera hecho, pues bien... mmm... Sabes, estaba en cabeza, e iba a tener que dejar pasar a Jones sin que fuera él quien me adelantara. Simplemente, hacerle un regalo. Me dije que si hacía eso, no me quedaba más que parar el coche en medio del circuito y abandonar definitivamente la competición automovilística. De todos modos es únicamente de esta forma como hubiera podido abandonar una victoria. Así de sencillo. Así que continué en cabeza.

¿Cómo reaccionó Frank?

Creo que estaba enfadado. Muy, muy enfadado.

¿Te lo reprochó?

Sí, desde luego. A partir del Brasil, el ambiente no es el mismo en el equipo. El clima ha cambiado.

Si Frank y Patrick Head están enfadados contigo tu posición no debe ser muy buena en el equipo. ¿Te van a ayudar realmente a conquistar el campeonato del mundo?

La vida es como es. No se puede dar marcha atrás.

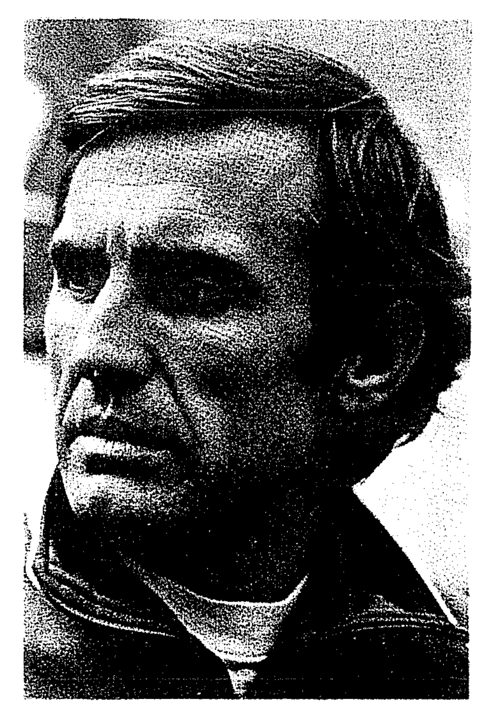
¿Cómo son hoy en día tus relaciones con Alan. Tenéis que asistir a las mismas reuniones técnicas, participar en las mismas sesiones de entrenamientos... cómo van las cosas?

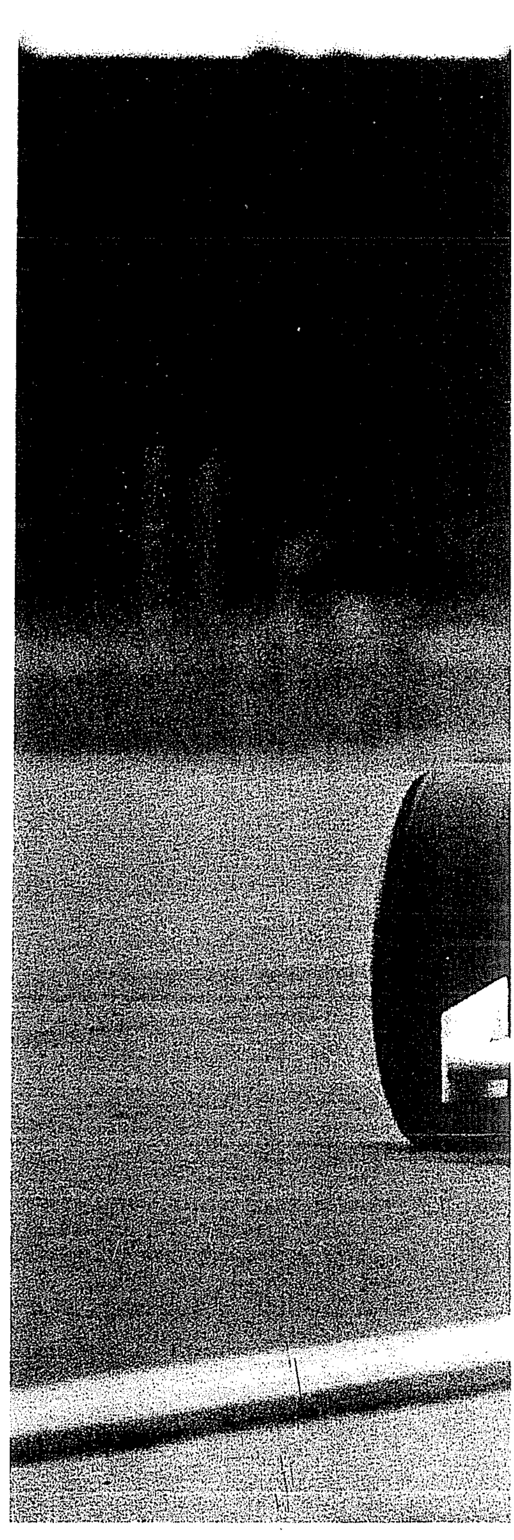
Es cierto que después del Brasil reina cierta tensión en el equipo. Pero en realidad había existido siempre. Es cierto. La rivalidad existía desde el principio, lo que pasa es que es un poco más grande actualmente.

La excelente amistad que reinaba entre Scheckter y Villeneuve en Ferrari demuestra que una buena colaboración entre compañeros de escudería es un arma importante. ¿Lo contrario es un inconveniente en Williams?

Sí, cuando dos compañeros de equipo se llevan bien, es mejor; mucho mejor. Pero cuando tienes una situación como la mía en Williams, ¿qué vas a hacer? Así es la vida.

¿De esas quince carreras que has



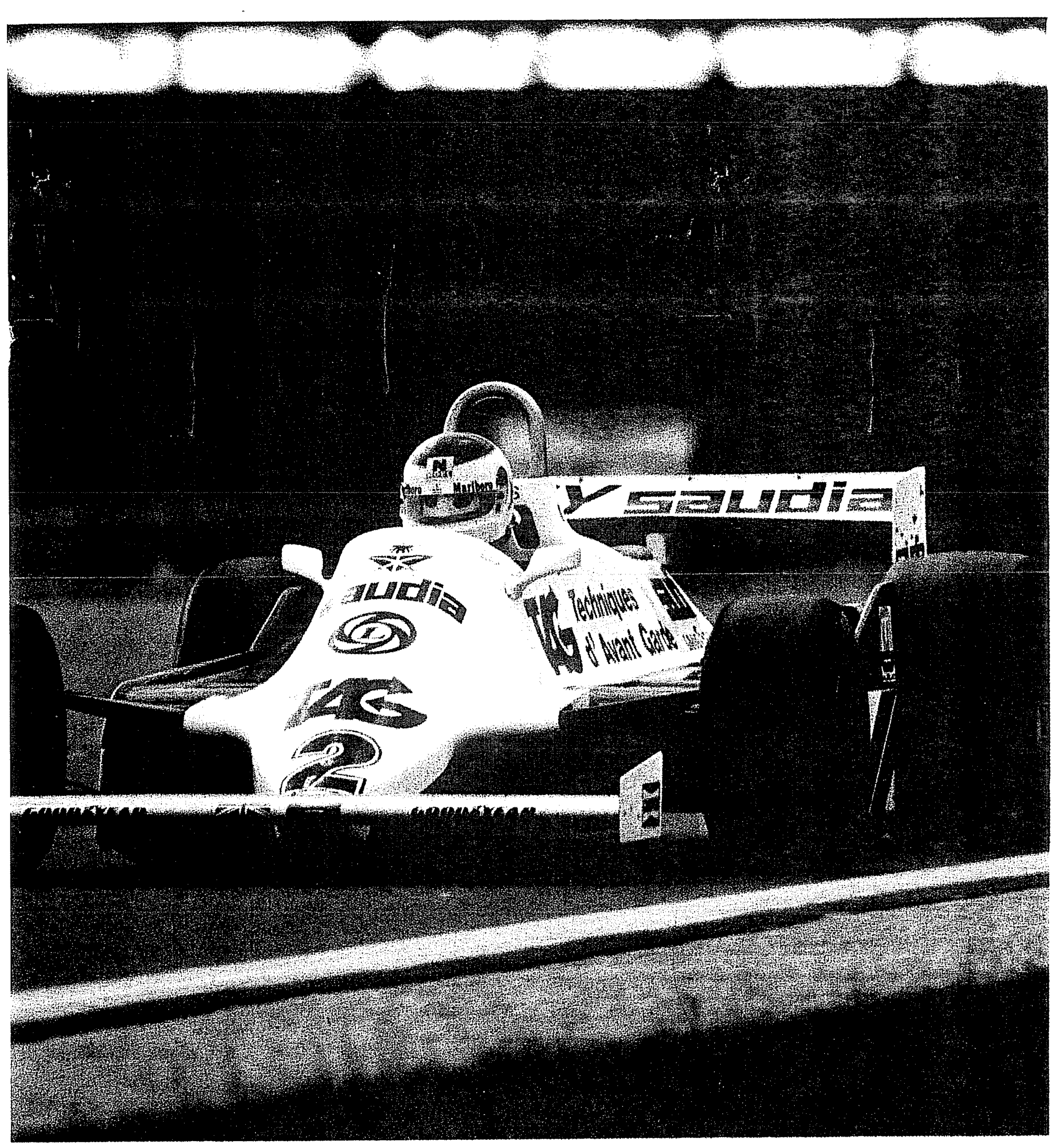


acabado seguidas, cuál te ha dejado mejor recuerdo?

La más dura fue el GP de Imola el año pasado, porque me quedé sin embrague prácticamente al principio. Era el último en la primera vuelta y conseguí acabar tercero. Fue mi mejor carrera, pero estaba decepcionado: aquel día tenía que haber ganado.

¿Qué opinas del retorno de Goodyear? ¿Crees que va a ser una ayuda para ti en la lucha por el título?

¿En este año? No, no lo creo. No



creo que los Goodyear sean más lentos que los Michelin. Piquet ha demostrado que son rápidos y resistentes. Pero no me gusta esta forma de irse y de volver.

¿Cuáles son tus posibilidades de proclamarte campeón del mundo?

No lo sé. Pienso que este año es mi última oportunidad. En la actualidad tengo bastante ventaja, pero ello no quiere decir que la cosa vaya a ser fácil.

No hay duda de que te mantienes sereno, aunque estés a dos pasos de lograr tu principal ambición. ¿Cómo puedes permanecer impasible?

Mmm... Sí, es mi mayor ambición. Pero la vida seguirá igual después. El sol continuará saliendo por el este y ocultándose por el oeste. Nada cambiará. Ganar el campeonato del mundo es una buena cosa. Pero hay muchas otras cosas muy importantes en la vida. No sólo la competición automovilística y el campeonato del mundo. Si pierdo el campeonato no estaré excesivamente decepcionado.

¿Cuáles son los otros centros de interés para tu vida? ¿Qué cosas son muy importantes en tu opinión?

Ah, muchas cosas. Los negocios, la política. Un montón de cosas. Trato de interesarme por todo lo que ocurre en el mundo. Todo lo que ocurre es interesante. Hay muchas cosas que hacer. En todos los terrenos. □

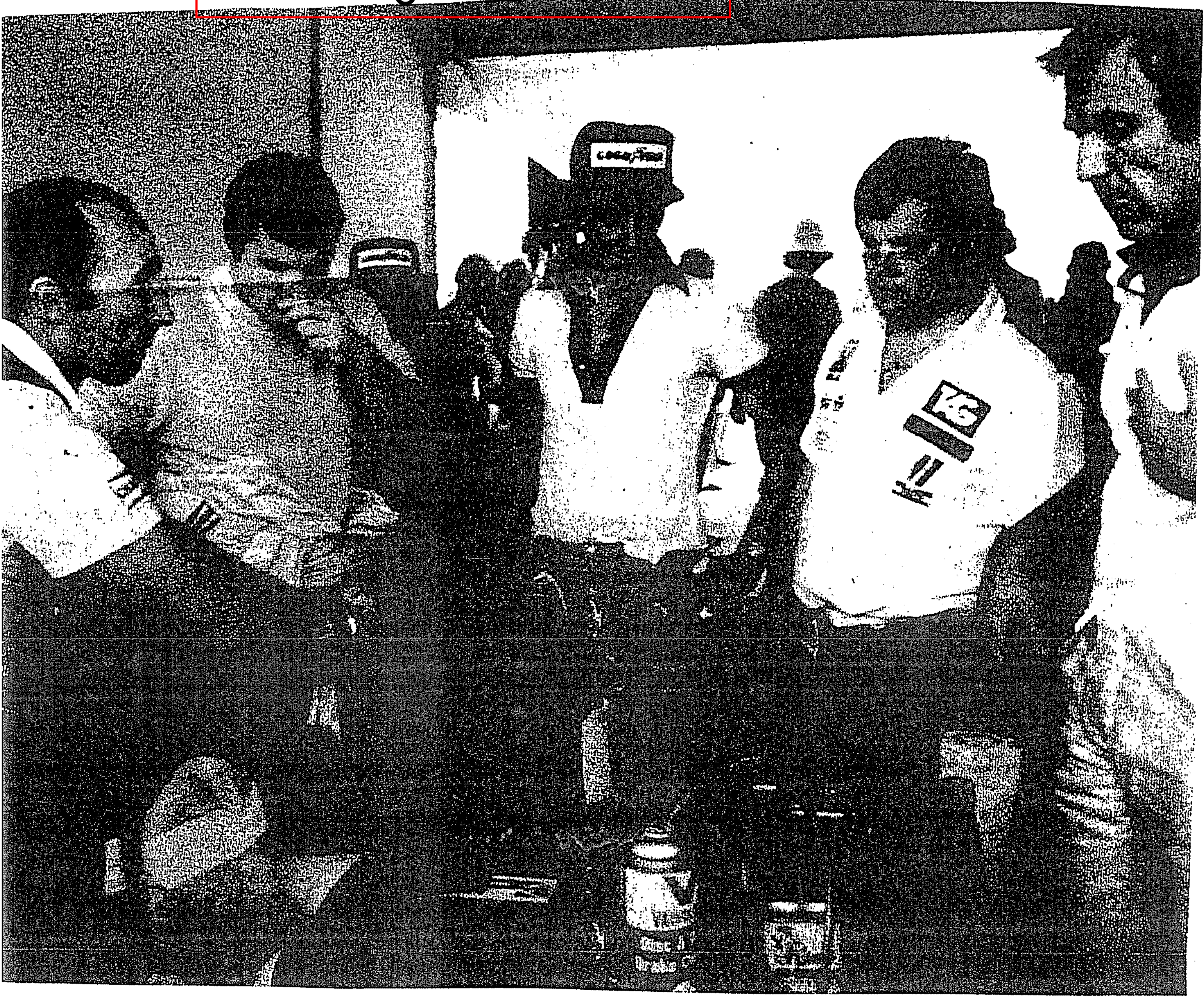
En su mejor forma , 1981

Mientras tanto Reutemann, que en la primera mitad del campeonato 81 está realmente en su mejor forma de su carrera, en la segunda mitad del campeonato casi no hace nada, sabe que no puede hacer nada, el equipo lo ha dejado a un lado, Reutemann simplemente está alli esperando poder acabar la carrera y mendigar algún punto, cosa que consigue en Inglaterra y en Italia, de su segunda mitad del campeonato sólo se pueden salvar la vuelta rápida en Monza y su pole position en las Vegas 81,
en Holanda se equivoca intentando pasar a Laffitte en "tarzán" sin casi espacio, pero es comprensible porque llevaba aguantando mucha presión por cómo lo trataban en Williams y por estar detrás de Laffitte muchas vueltas.

Y es que Reutemann nunca pudo soportar mucha presión, sus rivales lo sabían y se aprovechaban de ello, para presionarle en carrera y forzarlo a cometer un error o, fuera de los circuitos, para hacerle la guerra psicológica con declaraciones en la prensa(por eso se va de Ferrari, la prensa italiana lo ponía verde)
pero Jones, pese a brillar tanto en esas carreras, no puede ganar el campeonato con su estilo físico y agresivo,
y es que decía el piloto de los años 50 Tony Brooks que pilotar debía ser poesía en movimiento, es decir, hacer poesía con el movimiento del auto, y ese era el estilo de Reutemann, no el de Jones que pese a toda su fuerza y espectacularidad no pudo ganar el 81, porque no todo en la fórmula uno consiste en ser espectacular y agresivo, hay más cosas.

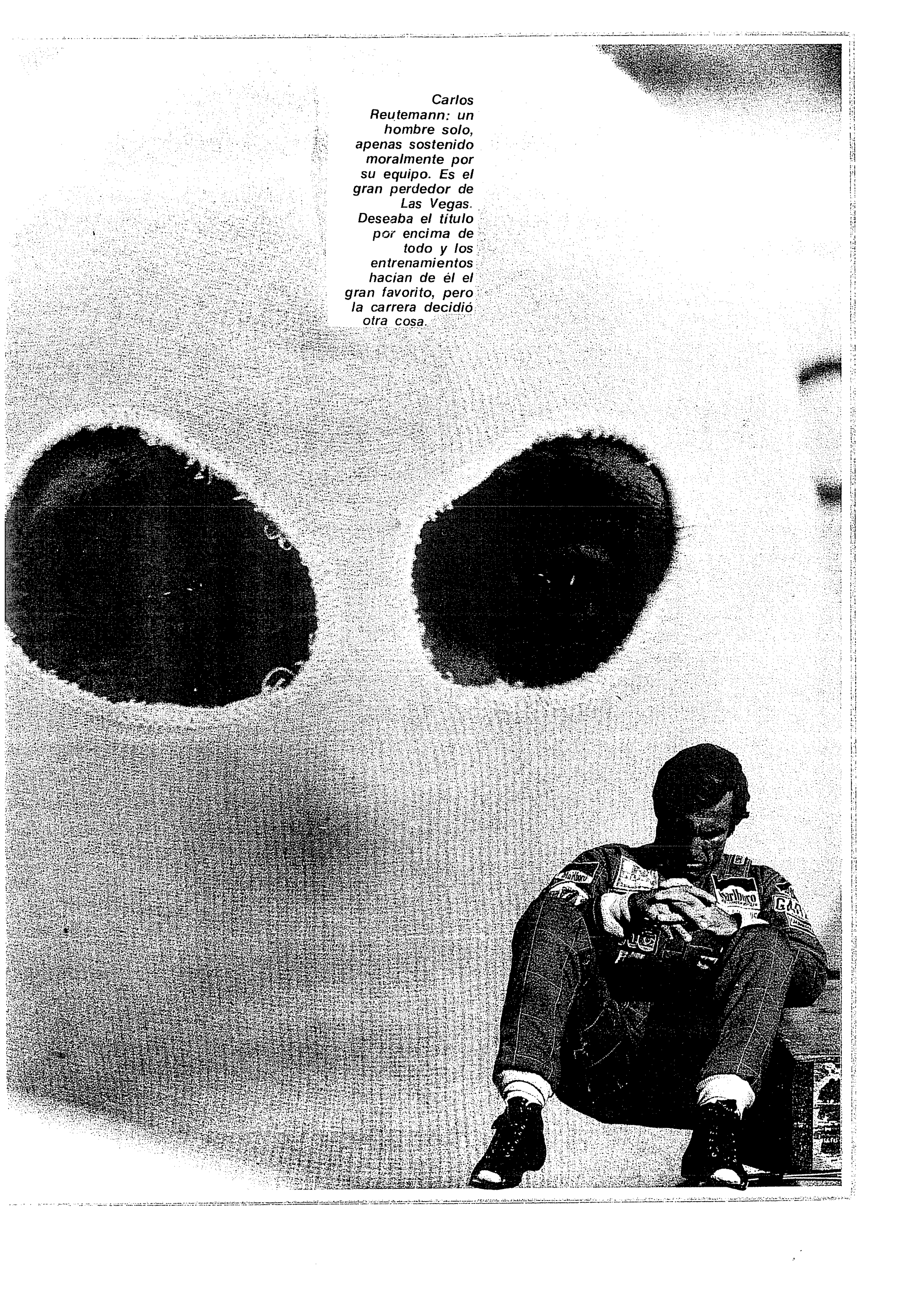
estuve en Australia hace años y me cabreó que la gente de allí todavía hoy en día
digan que Jones perdió el campeonato en el 81 porque su coequipier no supo quedarse en su sitio como segundo piloto.

Las Vegas , 1981



Carlos Reutemann está sentado sólo sobre un parapeto, concentrado como siempre. No es un hombre muy sociable de por sí, pero el ambiente tenso que reina en el equipo desde que su rivalidad con Jones apareció claramente ha reforzado la soledad del argentino. Una opinión muy común es que Carlos ha tenido que luchar durante todo el año —a partir del GP de Brasil— contra su propio equipo, soldado por un extraño sentido de la fidelidad con Alan Jones, considerado contra viento y marea como el primer piloto de la escudería.

El viernes por la tarde, tras los últimos entrenamientos oficiales, Carlos ha logrado una cosa más: no solamente es el favorito «afectivo» de la mayoría, sino que con su pole position es también el favorito lógico, no solo del GP sino también de la lucha por el título mundial. Y no es solamente por haber realizado el mejor tiempo durante los entrenamientos, sino también por la fortaleza moral de que ha dado prueba en estos tres días. Se le considera habitualmente un hombre vulnerable psicológicamente, pero la seguridad en sí mismo que ha mostrado parece excluir cualquier eventual desmoralización. Su ansiedad —si es que la sentía— en estos días decisivos, estaba perfectamente oculta tras una actitud al mismo tiempo relajada y distante. Carlos daba la impresión de ser ni más ni menos que un personaje sacado directamente de cualquier plató de Hollywood.



Carlos Reutemann: un hombre solo, apenas sostenido moralmente por su equipo. Es el gran perdedor de Las Vegas. Deseaba el título por encima de todo y los entrenamientos hacían de él el gran favorito, pero la carrera decidió otra cosa.

Su llegada al paddock, el sábado por la mañana, merecía haberse filmado. El paso lento y reposado, un poco encorvado por el peso de su voluminoso bolso de viaje, como si llevara un gran peso encima, se acercó al motor-home del equipo, junto al cual Frank Williams, Parrick Head y Charlie Crichton-Stuart tomaban el sol sentados en torno a una mesa. El argentino, sin desviarse de su camino, levantó el brazo con un gesto de emperador romano. ¿A quién iba a dirigirse? ¿Qué iría a decir?... *«Eh, Charlie, ¿a qué hora es*

ese maldito warm-up?» La pregunta no podía ser más anodina, pero el gesto era tan teatral... Frank y Patrick, ignorados, no se movieron.

La víspera por la noche fue de los tres, sin duda, Carlos el que había dormido peor. Situado en la pole desde la primera sesión calificativa, tenía todo el peso de su responsabilidad sobre los hombros. Quería dar la impresión de no preocuparse de ello: *«La carrera va a ser una ruleta,* auguraba con un tono forzadamente indiferente. *En un circuito como este puede ocurrir cualquier cosa. Cajas de cambios, transmisiones, todo va a estar extraordinariamente solicitado. Una auténtica ruleta les digo.»* El mayor peligro, ¿Piquet o Laffite? y Carlos contestaba con una finta significativa: *«será Jones. Va a correr para ganar».* Decidido a hablar en broma de la rivalidad que le oponía a su compañero de equipo, Carlos añadía: *«Si Alan y yo nos tocamos en la primera curva hemos decidido entrar en boxes riendo.»*

Reutemann había perdido, sin duda, la última esperanza en las primeras vueltas de la carrera. Para emepzar salió mal y se encontró con un coche exageradamente subvirador en algunas de las curvas más importantes del circuito y sobrevirador en otras y a este defecto de estabilidad se añadió muy pronto la deterioración de su caja de cambios. Al tiempo que Jones evolucionaba en cabeza, Carlos se veía obligado a luchar por el séptimo puesto, resistiendo para ello a... Nelson Piquet.

«Adelanté a Carlos facilísimamente» contaba más tarde el brasileño. Era en la vuelta 17 y a partir de ese momento Reutemann se hundía definitivamente. Sus dificultades de caja de cambios aumentaban vuelta a vuelta: *«debí fallar al menos 50 cambios de marchas»,* explicaba luego. Un calvario tanto mayor que los resortes de suspensión elegidos por Carlos, demasiado duros, hacían el coche extraordinariamente difícil, incómodo sobre la pista bacheada. Había llegado a Las Vegas como líder del campeonato y, sin embargo, estaba ahora hundido en el anonimato. El equipo Williams perdía en este instante el poco afecto que le quedaba hacia su *segundo* piloto.

Reutemann, que durante tres días pareció invencible, quedaba totalmente desdibujado, provocando incluso toda una serie de comentarios de los propios miembros de su equipo totalmente injustificados. Piquet, por dos puntos y dos segundos, ganó casi miserablemente el mayor de los honores.

A muy pocos metros del podium se desarrollaba otra escena impresionante. Reutemann, como un boxeador KO, llevaba las marcas de su derrota en la cara. Tardó varios segundos en salir de su coche, como si no pudiera mantenerse en pie, agarrándose al brazo de uno, al cuello de otro. Frank Williams le esperaba a la derecha. Bajó por la izquierda.

Titubeando se dirigió hacia su bolso de viaje y se inclinó para recogerlo. No había dicho ni una palabra a Frank, que se le acercó de nuevo claramente molesto y que no pudo conseguir que su piloto le dirigiera la palabra.

Carlos Reutemann se levantó, esbozó una mueca que quería ser una sonrisa de despecho y de ironía, y viendo el tropel de fotógrafos que se agolpaban en torno suyo les daba la espalda y se marchaba, solo, como un cow-boy en la última escena de la película. Mientras, todo el equipo Williams festejaba la victoria de Jones.

Reutemann declararía muchos años después: "Dios ya me había dado mucho"

Error de Frank Williams

La culpa de lo del 81 fue de Frank Williams que no quiso darle a Reutemann un contrato con igualdad de condiciones que Jones,

no se atrevió porque tenía miedo a Jones, el vigente campeón,

Reutemann ya llevaba un año en el equipo y se merecía una revisión de su contrato, por eso se comportó así, porque sabíe que tenía derecho a un mejor contrato,

Jones jugó sucio, no dejó que Williams le diera en el 81 mejor contrato para así no tener otro rival más en el año 81,
si quería ganar a Reutemann, haber jugado limpio, en igualdad de condiciones.

Luego en el 82 Frank se humilla y va a ver a Reutemann a Francia y le ofrece todo, el primer piloto,

porque Lauda no había querido fichar por Williams el 82 , prefirió Maclaren y Frank se quedó sin primer piloto:
así de falsa es la fórmula uno.



Reutemann en sus buenos tiempos con Jones

asiente que no se lo esperaba tan de golpe. **«Sí. Ha sido en cierto modo una sorpresa.»** Como se recordará Reutemann y Jones han mantenido este año una seria rivalidad dentro del equipo por el que conducen. El argentino no dejó ganar a Jones en el Gran Premio de Brasil, y a partir de entonces la situación se hizo algo tensa. **«Ha sido una rivalidad normal** —asegura no obstante el argentino—. **Dentro de todos los equipos tiene que haber cierta rivalidad. Lo que no puede hacerse es montar en un coche a un primer piloto y en el otro a uno que ruede uno o dos segundos más lento...».**





Argentino en un equipo inglés

Lo que hago es contestar a los que en esos años le llamaban piloto conflictivo, como el mismo Alan Jones que por esto no lo quería en Williams,
también estoy de acuerdo que la situación entre Alonso y Maclaren tiene puntos comunes con la de Reutemann en el 81 en Williams, Maclaren es un equipo inglés que ficha a Alonso para ser campeones, pero luego ve que su piloto inglés Hamilton lo está haciendo muy bien y empiezan a preferir a Hamilton para campeón,
Alonso solamente podría salir de esta situación si hubiera un equipo español puntero en la fórmula uno y entonces estaría seguro que no lo iban a traicionar, pero corriendo para un equipo inglés, siempre te van a hacer estas jugadas.
Alan Jones era australiano y además de tener contrato de primer piloto, estaba más cerca del corazón inglés que un argentino,
y si Reutemann sigue en el 82, con la guerra de las Malvinas, se habría tenido que marchar de un equipo de un país enemigo.

Mito de la Argentina

Creo que Reutemann es uno de esos mitos que solamente surgen en la Argentina, como Evita Perón, Fangio, Maradona o Carlos Gardel,
por lo tanto, hace falta una película sobre Reutemann ya, su vida da para eso y quizá para dos o tres más,
la podría protagonizar Vigo Mortensen, que habla español, ha vivido en la Argentina y además se parece al Lole,
por cierto, saben algo de una película italiana sobre la fórmula uno, filmada hacia 1979 por una directora italiana y en la que aparece Reutemann junto con las otras estrellas de la fórmula uno.
La revista francesa Sport Auto ya decía en el 78 que Reutemann habría dado para piloto de película de Hollywood ídolo de quinceañeras, si no fuera por su carácter rudo y oscuro,
una opinión que matizarían dos años más tarde, cuando fueron conociendo mejor a Reutemann porque vivía en Francia.

La retirada según "L Équipe"



Au sujet de la situation en Formule 1, l'Argentin a estimé que *« toutes les histoires de ces derniers mois »* avaient fini par le *« fatiguer »*. *« A cette étape de ma carrière,* a-t-il ajouté, *je ne supportais plus tous ces problèmes, toutes ces incertitudes, la manière dont les pilotes sont manipulés et aussi tout le côté extra-sportif qui s'installe dans la Formule 1, ces derniers temps. »*

Après quelques mois de séjour encore à Saint-Jean-Cap-Ferrat, il s'occupera du ranch qu'il possède dans la province de Santa Fe.

Reutemann,

« Manque de motivation ». Telle est la raison invoquée par l'épouse de Carlos Reutemann pour justifier la décision de ce dernier de mettre un terme — définitivement cette fois — à sa carrière de pilote de course.

L'Argentin avait déjà pris une telle décision à l'automne dernier, puis il était revenu sur elle à la demande pressante de son Automobile Club national. Celui-ci ne voulait pas que soit compromis le Grand Prix d'Argentine ; or, Reutemann absent de cette épreuve, c'était à coup sûr une grande partie de l'affluence en moins.

Reutemann avait donc accepté de revenir sur sa décision... Tout cela pour que, finalement, les responsables de l'Automobile Club d'Argentine demandent à la Fédération internationale le report de leur épreuve. Quoi qu'il en soit, Carlos a repris le volant. A Kyalami, il fut l'auteur d'une excellente course, dominant toutes les Formule 1 à moteur atmosphérique et terminant deuxième derrière l'imbattable Renault turbo d'Alain Prost. Au Brésil, par contre, sa prestation, jusque-là anonyme, s'était achevée brutalement au terme des deux accrochages, l'un avec Niki Lauda, l'autre — définitif celui-là — avec René Arnoux.

Par hasard, le soir même du Grand Prix du Brésil, nous avions rencontré Carlos à l'aéroport de Rio de Janeiro. Il nous avait paru totalement désabusé. Sur le moment, nous avions mis cette humeur sur le compte de sa déception de la journée, mais le malaise était sans doute plus profond.

En novembre dernier, déjà, la lassitude exprimée par Reutemann à l'égard de son activité professionnelle nous avait paru sincère. La saison 1981 s'était déroulée dans une ambiance ambiguë pour lui au sein de l'équipe Williams. Néanmoins, il s'était trouvé en position très avantageuse, lors de la dernière course, pour gagner le Championnat du monde. Mais un ennui de boîte de vitesses l'empêcha de concrétiser cet espoir à Las Vegas, et Nelson Piquet, en terminant à une miraculeuse cinquième place, marquait les deux points qui lui étaient indispensables pour souffler le titre mondial au beau Carlos.

La pilule fut sans doute amère à digérer, d'autant plus que l'ingénieur

BUENOS AIRES. — Carlos Reutemann a confirmé lundi son abandon de la compétition. Le manque de motivation et les « *conflits permanents* » de la Formule 1 sont à l'origine de sa décision. Reutemann, qui aura quarante ans en avril prochain, était le doyen des pilotes de Formule 1. Il avait fait part de sa décision à Frank Williams dès la fin du Grand Prix du Brésil, le 21 mars, sur le circuit de Jacarepagua, à Rio.

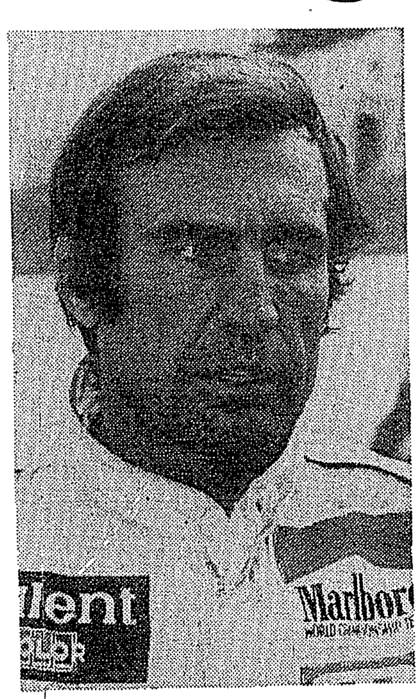
« *Je me suis rendu compte après les Grands Prix d'Afrique du Sud et du Brésil que les conditions n'étaient pas idéales*

Une situation invivabl

***pour poursuivre cette activité difficile* », a précisé Ca Reutemann.**

Il a reconnu que la malchance rencontrée lors du G Prix du Brésil avait été déterminante dans son choix. remarqué, d'autre part, qu'en dix ans de carrière il n'a jamais pu réaliser ses deux rêves : remporter le Champio du monde et gagner en Argentine.

une grande figure



Head, auprès de qui Reutemann n'était pas en odeur de sainteté chez Williams, ne ménagea pas ses critiques à peine la course achevée, glissant dans quelques oreilles que si Carlos avait été battu ça n'était pas à cause de sa boîte mais parce qu'il s'était effondré psychologiquement. Ce que le démontage de la transmission de la Williams devait infirmer : la boîte était bel et bien endommagée, comme l'avait dit Reutemann.

Solidaire

Depuis, les événements qui se sont produits en Formule 1 n'ont sans doute pas contribué à remonter le moral de l'Argentin. Dans l'affaire de Kyalami, celui-ci ne s'est pas désolidarisé de ses jeunes camarades. Au contraire. Le jour de la création de la P.R.D.A. (Association des pilotes de course professionnels), il était en Argentine, mais il téléphona plusieurs fois, et longuement, à ses camarades pour les assurer de son soutien.

Mais poursuivre un métier moralement et psychologiquement exigeant réclame une fraîcheur que Reutemann n'avait plus. Nous sommes pourtant certain qu'il aime toujours passionnément la course, et ne serions pas autrement étonné de le voir, un jour, au départ d'une grande épreuve en dehors de la Formule 1. Voilà deux ans, il avait réussi une performance tout à fait remarquable dans le Rallye Codasur, comptant pour le Championnat du monde. Il ne s'était incliné que devant Walter Rorhl, et avait donné aux rallymen professionnels la véritable image d'un champion de Formule 1 — différente dans la réalité des reflets que peuvent en donner revues et journaux.

Reutemann avait exprimé, sur un terrain qui ne lui était plus familier (les routes en terre de la Cordillère, où il avait débuté en 1964), ses vraies qualités : talent, sérieux et compétence. On gardera de lui, également, le souvenir de sa silhouette nonchalante, de sa timidité étonnante qui explique sans doute certaines brusqueries. La Formule 1 a perdu une des ses grandes figures.

Johnny RIVES.

Grandes personajes en la fórmula uno

En los años 70 llegaban a la fórmula uno los mejores hombres de su generacion, individuos con talentos, clase , físico y genio únicos que habrían sido gente importante en cualquier ocupación a la que se hubieran dedicado,

por ello seguir sus vidas después de retirarse puede ser tan apasionante (para fans como nosotros) como seguir su vida deportiva:

así, en lo personal, es curioso ver cómo Fittipaldi, Lauda y Reutemann han seguido vidas paralelas,

Fittipaldi inició en los 80 una nueva vida en los Estados Unidos después de divorciarse de su primera esposa y tras conocer a su nueva mujer norteamericana.

La locura de las carreras

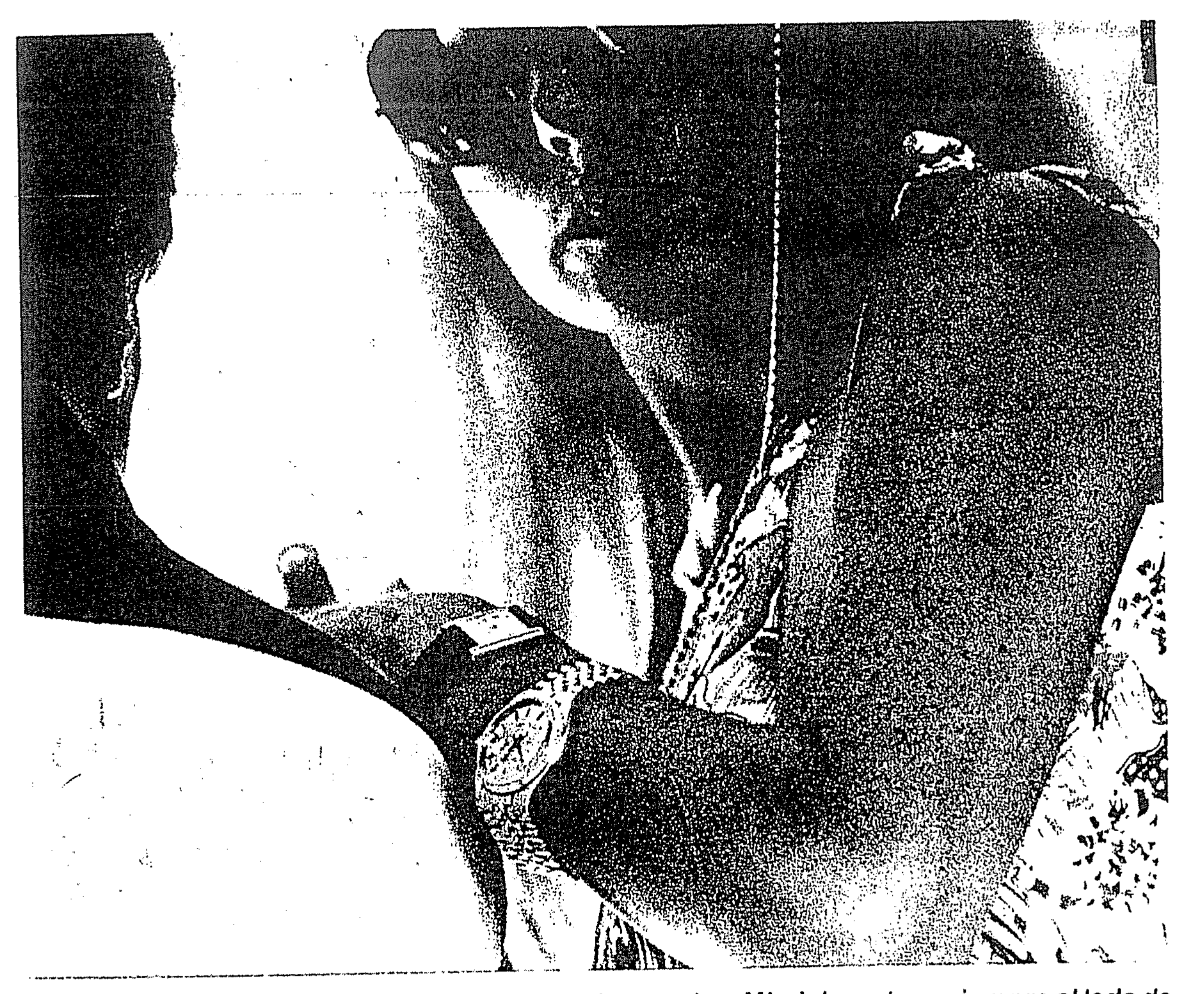
Lauda rompió con su novia de 1975 (la que le regaló el famoso reloj de oro)porque ella quería que dejara las carreras ahora que era campeón, Lauda la contestó que ya no la amaba y que los autos eran su vida, en 1976 conocería su esposa por muchos años y madre de sus hijos, pero hace poco la dejó por una joven que además le ha donado un riñón: todo en la vida de Lauda supera a cualquier pelicula.

Reutemann se encontró en 1979 que su esposa quería que dejara las carreras, y respondió lo mismo que Lauda (- los autos son mi vida-) separados desde 1984, ahora Reutemann ha anunciado su próxima boda con doña Verónica Guio,

y es que todos estos campeones han llevado vidas paralelas, quiza' tambien en sus negocios, los cítricos de Fittipaldi en la Florida, la nueva Niki -air de Lauda o los campos de Reutemann.

Creo que en los tres campeones hay la circunstancia de mujeres que en un momento dado les piden que dejen las carreras y ellos no pueden porque es su vida,

y es que la profesión de piloto de carreras tenía su punto de locura y, como siempre , son las mujeres las que lo ven más claro y llega un momento que no soportan más esa locura que son las carreras de autos.



.18 DE MAYO DE 1980, ***cumplirán doce años de casados. Mimicha estuvo siempre al lado de utemann, juntos vivieron momentos difíciles y de felicidad. Ha pasado la tormenta ıtrimonial y ella vuelve a ser depositaria del reloj de su marido cuando éste sale a correr***

El estilo de Reutemann

Paul Frére escribió en su libro sobre pilotaje de los años 60, que manejar un auto de carreras no consistía en complacer al público haciendo derrapajes o volviendo a los boxes sin una rueda pinchada y saliendo chispas del buje que roza la pista, (como hiciera Villeneuve en Holanda 79)
todo esto entusiasma al público pero conducir autos de carreras es otra cosa:

según Paul Frére, hay que poner a punto el auto en los entrenos, con todas las posibilidades de reglaje que ofrecen los autos de competición, que para esto llevan tantos reglajes;
luego, si se ha hecho el mejor tiempo, salir primero en la carrera, mantener la posición sin que nadie pueda pasarte, aprovechar que no tienes ningún auto delante para manejar más relajado, cuidarlo para que se maltrate lo menos posible y finalmente ganar la carrera;

si no se ha hecho el mejor tiempo en los entrenos, hay que salir a hacer una carrera conservadora, en ningún caso salir a jugarse la vida en cada curva compensando con un pilotaje hábil un auto que no está bien reglado sino esperar que las circunstancias de la carrera te sean propicias y puedas marcar algún punto:

Este sería el estilo académico y así manejaba casi siempre Reutemann, incomprendido por algunos que le acusaban de no ser espectacular, de no jugarse la vida, de no arriesgar:
pero por esto mismo el Lole era el menos loco de los pilotos de su época y, a la vez, el que sufría más psicológicamente el mundo demencial de la fórmula uno tal y como era en los 70;

como representante del estilo académico en los 70 , Reutemann además tenía el talento de sentir más que los demás , todos los mecanismos de su auto y esto le permitía ser el mejor ponedor a punto , reconocido como tal en los 70, y además de ser quien mejor trataba a sus autos.
Alain Prost, en su libro escrito con el profesor Pierre Rousselot , lleva el estilo académico a sus últimos extremos, como demostró en sus victorias en los años 80,

el mismo Prost escribía en su libro que no entendía el estilo salvaje de Peterson, Villeneuve o Rosberg, una condución brutal según Prost que se olvidaba de poner a punto el coche y que lo obligaba a ir por donde el piloto quería, a la fuerza.

El estilo salvaje

Ronnie Peterson y Villeneuve representaban el estilo salvaje, espectacular, derrapaje continuo, sin preocuparse de poner a punto el coche, esto gustaba mucho al público, pero ganaron los campeonatos los pilotos más versátiles como Lauda, Andretti o Fittipaldi porque el campeonato premiaba al piloto más versátil y no al más fino como el Lole,
pero debió ser campeón del mundo sin duda.

Todo el mundo espera que con el nuevo piloto de Ferrari (Villeneuve) Reutemann también se va a llevar mal, pero inesperadamente se hacen amigos, a pesar de que Villeneuve es un joven ambicioso que, en palabras de Schecter, quería ganar no cada carrera sino cada vuelta,

quizá comparten su amor por el pilotaje y una personalidad "uncomplicated," (según Ecclestone) que se puede traducir como simple,
Villeneuve dice que aprende mucho siguiendo a Reutemann, a trazar curvas difíciles como las del Paul Ricard, mientras que Reutemann dice que Villeneuve progresa mucho.

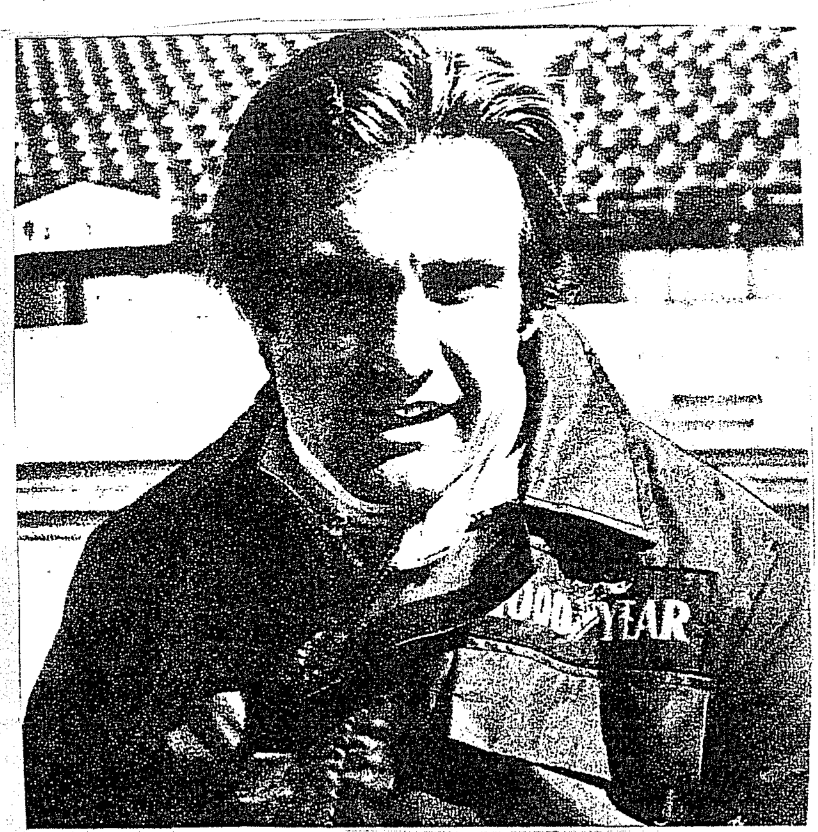
Williams :"El hechizo casi genial de Reutemann, además es muy divertido"

Una prueba más del Reutemann técnico , ojalá algún dia escriba un libro técnico con todo lo que sabe sobre técnica de manejo, circuitos, autos y otros secretos del oficio.

Lo de que el Lole tenía su lado travieso y divertido ya lo sabíamos por los apodos que él mismo ponía a gente como Piquet (el niño) Lauda (el conejo) o Ecclestone (el pequeño).

Algunas de estas fotos salieron en Europa en la revista Grand Prix, como esa en que el Lole - no puede ocultar su alegria- (decía el pie de foto) ante el príncipe Raineiro,
lo que ocurría es que Reutemann estaba exhausto tras el gran premio de Mónaco 80 y por eso le robaron esa foto sacando la lengua,

un año antes , también habían publicado otra foto de Schecter en el mismo sitio y rascándose los testículos, el pie de foto decía- de una forma totalmente, ejem, relajada, Schecter recibe la copa de manos del príncipe-,
(recuerdo que me pasé todo el dia riendo de esa foto).



Los autos actuales son todo computadores

Es un tópico decir que cada década de la fórmula uno es distinta y que no se pueden comparar ni los autos, ni el manejo ni los pilotos,
yo dejé de interesarme por la fórmula cuando Reutemann perdió, como él dice, el gusto de manejar, el interés por correr, cuando el público y los circuitos le dejaron indiferente, es decir, desde Brasil 82,
a veces veía algún resumen del mundial por televisión , así me enteré que Lauda tenía su campeonato con turbo , que Prost ganaba cuatro títulos conduciendo como un 'profesor' de tan académico que era, que Senna tenía una facilidad sin parangón en la historia del deporte, a veces se le comparaba con Jim Clark pero era más su aparente sin esfuerzo con que lo hacía todo,
Schumacher llegó luego y parecía que sólo buscaba batir records,
Alonso es un campeón más, no tiene nada de especial, excepto que para los españoles es nuestro campeón del mundo en un deporte en que nos costaba mucho llegar.

Lauda dijo hace unos años que los autos actuales llevan tanta electrónica que hasta un mono podría pilotarlos,
Tony Brooks dijo que los pilotos actuales parecen más culturistas que otra cosa de tanto trabajar sus cuellos con pesas para soportar las fuerzas g.
En general creo que los pilotos actuales son más robots que otra cosa, están muy controlados por la electrónica desde los boxes, si se equivocan, queda registrado, por lo que todos los pilotos buscan conseguir el estado en que no cometen ningún error, y en esto consiste manejar actualmente , no cometer ningún error, como si fueran robots,
aparte, las carreras son aburridas, excepto cuando llueve en que los realmente hábiles pueden volver a brillar como humanos y no como robots.

Los circuitos actuales son estúpidos

Los circuitos son malos, llenos de curvas tontas, las carreras se convierten casi siempre en un desfile,
por eso no me interesa la fórmula uno desde 1982,
hay que decir , a favor de esta época actual, que los autos son más seguros ,
y quizá nunca volverán las carreras al estilo años 70 porque ese tipo de carreras solamente eran posibles con los autos más inestables de entonces, más peligrosos ...
en cuanto a la mística de Senna, según un mensaje anterior, no estoy de acuerdo, creo que lo que tenía Senna era facilidad natural,

Reutemann el piloto místico

pero Frank Williams habla de mística en el caso de Reutemann, por cómo sentía todos los mecanismos de su auto y podía así ponerlo a punto, eso es mística y tiene que estar relacionada con el mismo cuerpo de Reutemann, con su belleza física ;su cuerpo de alguna manera le llevaba a sentir más que los otros pilotos las reacciones del auto y buscar que rodara lo más fino posible, como a él le gustaba, porque él mismo era así,
los pilotos son hombres, y su tipo de cuerpo, su personalidad, su estilo de vida también influye en su manera de manejar y su estilo de conducir las carreras.

Alonso o Hamilton, tanto da; la fórmula uno, por razones publicitarias, siempre necesita tener figuras, y a veces las va creando desde niños, como en el caso de Hamilton.

Los ingleses nunca entendieron a Reutemann

Y lo que escriben los ingleses desde los 70, y todavía actualmente, sobre Reutemann,
no se enteran de nada y siguen con los mismos prejuicios sobre el Lole que decían en los 70,

lo que habría que hacer es traducir el libro de don Alfredo Parga al inglés, a ver si de una vez se enteran de quién fue Carlos Reutemann,

como los ingleses no conocen el idioma español, nunca han entendido a Reutemann,

este tipo de escritos se puede encontrar en muchos libros sobre la fórmula uno en inglés,
no tanto en los franceses que , con los años, han mejorado su opinión sobre el Lole,

y fueron este tipo de escritos en libros ingleses los que me animaron a escribir denunciando todas las burradas que siguen escribiendo los ingleses sobre Reutemann, y alabando la página web que, junto con el libro de don Alfredo, ponen a Reutemann donde se merece.

Campeón del Mundo honorífico

Aparte de esto, creo que habría la Fia de instaurar un campeonato de honor, como hacen en Hollywood con los actores que nunca ganaron un Oscar pero les premian por el conjunto de su carrera con un Óscar honorífico, la Fia debería dar un campeonato honorífico a aquellos pilotos que lo perdieron en la última carrera,

sin duda, el primero de estos campeonatos honoríficos debería ir para Sterling Moss, luego in memoriam para Wolfgang von Trips, Peterson, Villeneuve y despúes deberían dárselo a Reutemann, luego a algún piloto de los 80 como Pàtrese y de los 90 como Berger o Coulthard,

creo que sería justo.

Un reloj suizo con la pasión argentina

Reutemann es hoy un hombre de edad , pero en sus buenos años su belleza física era impresionante, además era una belleza masculina clásica, hay un busto de Pompeyo, el cónsul romano antiguo, con una mueca parecida a esas muecas que hacía el Lole, y que llamaban tanto la atención de los franceses, yo noy gay pero siempre me impresionó el físico del Lole, quizá por su genética suizo-alemana y su madre italiana.

Este es un tema poco estudiado, hasta qué punto el estilo de manejar y de correr las carreras de Reutemann es suizo, es decir, preparar el auto para que vaya perfecto para ese día y ese circuito y luego la carrera llevarla como un reloj suizo (esta es la expresión usada por el mismo Lole respecto a su victoria en Brasil, 1977).

Todo esto es muy suizo, lo de lograr un auto que vaya perfecto y si no va bien, hacer una carrera conservadora a ver si se logra algún punto (esto era típico del Lole).



Y de argentino tiene el Lole su pasión por el pilotaje, casi mística, muy de los pilotos argentinos desde Fangio. y también ese orgullo que le llevó a pelearse con casi todos sus compañeros de equipo (excepto Villeneuve., amigo personal).

Tengo entrevistas con periodicos españoles en que revela datos interesantes, como que tras su accidente en Thruxton en 1972 le costó mucho volver a recuperar la forma y que si el auto no andaba, también perdía la forma, en Europa el nivel era más alto que en Argentina y era todo más difícil para ganar,

yo creo que el accidente en su tobillo en 1972 puede ser la causa de sus altos y bajos a lo largo de su carrera, Lole dice que era muy doloroso cuando se hinchaba.

También está por estudiar su relación con Lauda, que actualmente habla mejor de él pero en aquella época lo llamó "buitre, piloto aburrido para el público, que ocultaba información, lloraba si el auto no iba bien" (se trata del choque de dos personalidades muy distintas)

Cuando tenía el coche perfecto, ganaba

En España hay un torero llamado Curro Romero que sólo torea muy bien cuando tiene el toro adecuado, está en una buena tarde y todas las condiciones ambientales son de su gusto,
cuando todo está en su punto, Curro Romero es, para sus seguidores fanáticos, el mejor torero del mundo y su faena, sublime,

pero luego hay muchas tardes en que Curro Romero decepciona, no hace nada e incluso se va de la plaza porque dice que el toro no le gusta,
y los fanáticos de Curro Romero ya saben que es así y se lo consienten todo, muchas tardes se vuelven a sus casas sin haber visto nada de valor en la plaza.

Así era con Reutemann, cuando tenía el coche preparado para su estilo, ganaba. cuando no era así, era uno de tantos ,
y sus seguidores fanáticos ya sabíamos que era así y lo comprendíamos,
así era Reutemann, eso era lo que podía hacer con un formula uno y los que seguíamos su lucha por ser campeón, quizá también éramos personalmente

así en nuestras profesiones o en nuestras personalidades y por eso nos identificábamos con él , y aborrecíamos a los que acababan ganando el campeonato como Lauda o Piquet, alabados por el público de esa época hasta sobrevalorarlos mientras subvaloraban a Reutemann porque no entendían lo que hacía ni su estilo.

Buena y mala suerte

Se dice usualmente que Reutemann tuvo mala suerte en su vida deportiva por coincidir con tantos grandes rivales, por no estar en el equipo correcto el año correcto y sobretodo por lo de Las Vegas 81 y porque su sustituto en Williams se lleva el campeonato con sólo una carrera ganada el 82 y gracias a muchos accidentes de sus rivales;

eso fue el colmo de su mala suerte para el Lole pero a principios de 1982 nadie podía predecir lo que ocurriría, excepto que los Renault y los Ferrari iban a dominar la temporada 82, y encima luego llegó lo de las Malvinas...

Pero Reutemann también tuvo su buena suerte, como él mismo dice es un superviviente de los 70 porque en esa década hubo tantos muertos entre pilotos, comisarios y público que horroriza,
Reutemann acabó su vida depòrtiva con relativamente pocos accidentes y ninguno muy grave (como el que dejó a Regazzoni en silla de ruedas).

El concepto de destino según Reutemann

En esto tuvo buena suerte.
Hay que decir también que, como dice Reutemann en el libro de Alfredo Parga, muchos de los pilotos que desaparecieron eran pilotazos, campeones del mundo pòtenciales o al menos, ganadores de algún gran premio, como Jo Siffert, François Cevert, Peter Revson, Mark Donohue, Peterson, Pace...
y luego otros pilotos que eran promesas como Helmut Marko que perdió un ojo por una piedra rebotada, Helmut Koenigg, Tony Brise, Tom Pryce, Piers Courage, Gunnar Nilson por cáncer y creo que me olvido algunos más, Depailler tuvo un accidente con ala delta y luego otro mortal en Hockenheim,

sin duda con todos estos pilotos en activo a Reutemann le hubiera costado mucho más encontrar un puesto en un buen equipo,

y él dice que cree en el destino, porque hay que acabar creyendo en él cuando ves que te juegas la vida cada día y que desaparecen compañeros tuyos y tú te quédas allí solo .

En la política :

Cuando se supo hacia 1990 en Europa que Reutemann entraba en el mundo político, los periodistas empezaron a escribir que podía llegar a presidente de la Argentina, con su popularidad y encanto personal,

en una corta entrevista para televisión española en el 90 dijo que lo que él quería era lo mismo que quería la gente, que las calles estuvieran asfaltadas, que los hospitales funcionaran, que las empresas crearan empleo,que los servicios estuvieran en su sitio;

parece que el actual presidente Kirchner y su señora van a ganar las elecciones por muchos años, por lo que tendremos que imaginarnos cómo habría sido Reutemann como presidente:

en el libro de don Alfredo parga, da algunas pistas de su programa político, dice que los campos petrolíferos y de gas de la Patagonia están esperando mayor desarrollo.

Apasionado por la tecnología

Sabiendo que Reutemann se ha pasado media vida ligado a la industria del automóvil , de la nafta y de la industria agroalimentaria, es predecible que como presidente impulsara todo tipo de creación y de desarrollo de empresas de todo tipo de tecnología, puesto que siempre fue también un amante del progreso tecnológico, no sólo en los autos;

no es Reutemann persona especialmente interesada en los problemas ecológicos; se le conoce un dominio de las acciones de bolsa y cotizaciones, y es de suponer que su carisma empujaría a la nación a alcanzar grandes cotas de desarrollo y mejora económica:

esto es lo que ya ha hecho el presidente Kirchner (según la revista francesa Le Nouvel Observateur) ha buscado nuevos mercados en China e India, especialmente para la soja, sabemos la familia Reutemann es el segundo productor en el país;

era un populista (en el sentido que no era político profesional, cuando empezó en el 90) pero ahora tras todos estos años sabe ya mucho del gobierno y de política.

Como político, es un populista, sin formación en ciencias políticas, que quiere hacer lo que la gente pide, calles con iluminación, servicios públicos que funcionen, etc. , se critican sus cultivos de soja porque son monocultivos que empobrecen el suelo y usa muchos plaguicidas.



Un modelo para sus seguidores

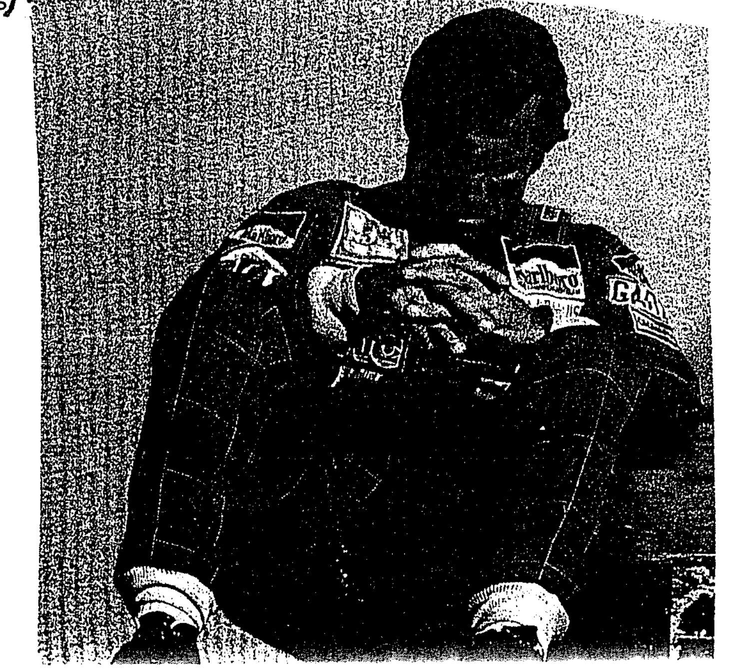
Me doy cuenta que seguir la trayectoria de Reutemann entre 73 y 82 fue importante para mucha gente, tanto por las características humanas únicas de Reutemann (en las que incluyo también su físico bello) como por su altos y bajos, sus luchas y sus victorias, sus nuevos comienzos y sus fracasos.

Algo debía de tener Reutemann que tanta gente lo seguía y sufría con él su imposibilidad de ser campeón del mundo,

porque era el estilista de su época, el piloto mas fino, místico, el más artístico (que no es lo mismo que el más espectacular, eso es otra cosa),

algo debía de tener Reutemann que hacía apasionante en esos años seguir su trayectoria, quizá era el más humano de los pilotos de los 70, mientras que Lauda era lo opuesto, era el robot, el computador:
no olvidemos que cuando Reutemann atropelló involuntariamente a aquel mecánico de Osella en Bélgica 81, declaró que él no era un robot (alusión posible a Lauda, que en Holanda 73 no había parado para ayudar a Piers Courage con el pretexto de que a él le pagaban para correr y no pàra atender accidentados).





2 - Despúes de la fórmula uno.

Los años han pasado y ahora Carlos Reutemann es senador de la República Argentina , un hombre muy de derechas (según sus enemigos políticos se ha enriquecido durante sus años de político aunque no han podido demostrar que sea un corrupto) , gran propietario agrícola y representante de un tipo de argentino de clase alta , señorial, con dinero y una buena vida.

Para los que fuimos fanáticos seguidores suyos en los años 70, no nos importa su vida privada ni política posterior porque seguimos reteniendo de él su maestría en el pilotaje y su honestidad como deportista y en las carreras.

Carlos Reutemann y sus hijas con su primera esposa Mimicha.

A



Jacob Reutemann emigró desde Interlaken(Suiza) a Argentina a mediados del siglo XIX cuando los suizos eran ayudados por el gobierno para poblar la provincia de Santa Fe.En esta foto vemos a la abuela de Carlos Reutemann con sus hijos, entre ellos el padre de Carlos, todos con apariencias bastante germánicas.

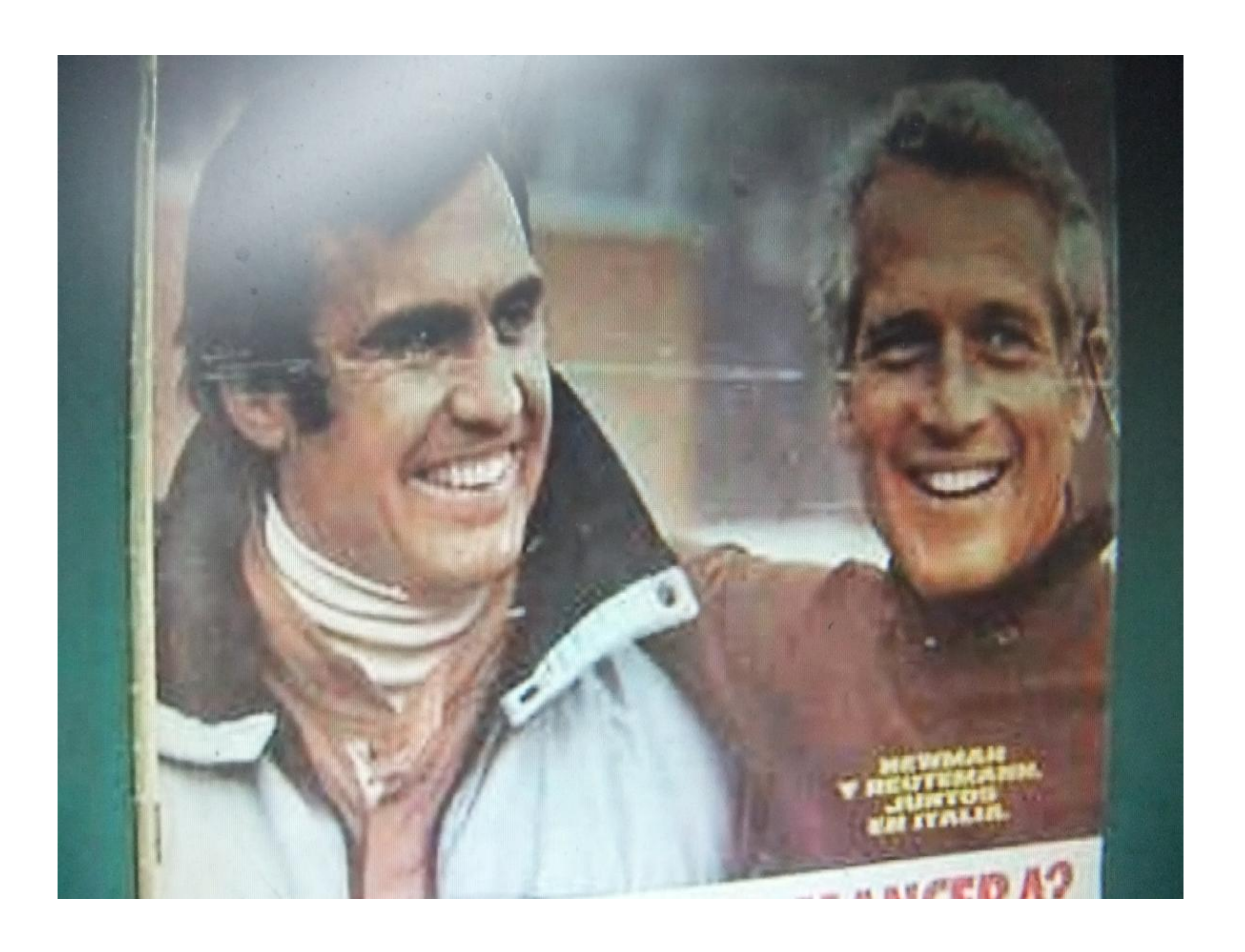
Carlos Reutemann en sus explotaciones agrícolas.



Reutemann ha sido un héroe del siglo XX. Como los héroes homéricos, como Aquiles, ha protagonizado grandes hazañas durante más de 10 años en las carrera de auto, primero en su lucha para llegar a la fórmula uno, luego para ganar carreras y más tarde para mantenerse en ese sitio, con adversa fortuna y con recuperaciones, con una legión de seguidores que sufrían, en su país y también fuera de él, por sus luchas contra sus rivales, sus luchas internas con su especial personalidad (Enzo Ferrari: " la naturaleza le dio un cuerpo atlético y bello pero una personalidad complicada y atormentada, con su talento podría haber ganado el campeonato del mundo con facilidad", Mauro Forguieri: "cuando ganaba se exaltaba y cuando perdía se buscaba a sí mismo"), por todo ello Reutemann ha sido un gran héroe de nuestra época, una gran figura de este deporte que transmitía a sus seguidores todo lo que ocurría dentro de él, pues se le notaba en la cara y en la actitud corporal. Se le notaba cuando disfrutaba como un dios pilotando un buen auto y ganando y se le notaba cuando su auto no andaba y no podía pasar de hacer un mal papelón en medio del pelotón. Se le notaba cuando conseguía reglar el auto perfectamente y se le notaba su pasión y su placer al pilotar cuando todo salía como él quería, como los engranajes perfectos de un "reloj suizo".

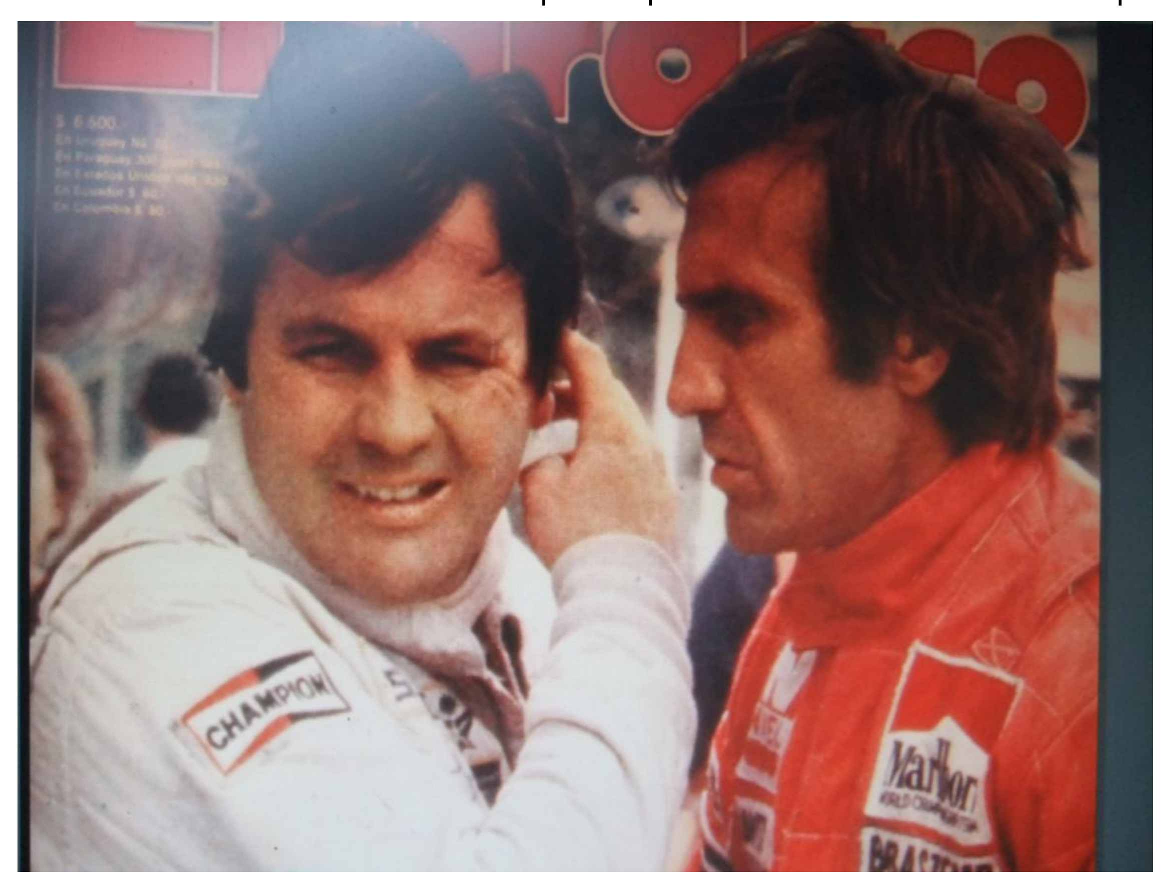
En su actual despacho como senador.





Una foto con Paul Newman, cuando los periodistas franceses decían que Reutemann habría dado para el perfecto ídolo de quinceañeras, como piloto de película de Hollywood, si no fuera por su carácter "rudo".

Los franceses ya sabían lo que era un "príncipe encantador" en la fórmula uno con el muy guapo y varonil FranÇois Cevert que aparecía en esos años constantemente en las revistas francesas, hasta su espantosa muerte decapitado en Watkins Glen en 1973. Los franceses esperaban que Reutemann fuera otro ídolo para quinceañeras como Cevert pero Carlos era un "bello tenebroso" según la expresión francesa.



Con Alan Jones, el gordito australiano, compañero correcto en 1980 y enemigo personal en 1981.A la invitación de Reutemann de enterrar el hacha de guerra en Las Vegas 1981, Jones respondió: " !Sí, en tu espalda!". Un año antes Jones había escrito en su autobiografía que estaba muy contento de Reutemann como su segundo piloto y que le había ayudado mucho toda la temporada. Como Lauda unos años antes respecto también a Regazzoni, Jones no quería a Reutemann como su segundo piloto y prefería a Regazzoni, temiendo la mala reputación que Reutemann se había ganado como piloto conflictivo pero Reutemann se comportó todo el año 1980 como su fiel colaborador, acabando la mayoría de las carreras de la segunda parte del campeonato en segunda o tercera posición tras Jones.

(Fotos de los archivos de Carlos Ghys y Alejandro de Brito en Facebook .)



Con Frank Williams , imposibilitado en una silla de ruedas tras un accidente de automóvil.

En 1973 corriendo para Ferrari el Mundial de marcas, mostrando su perfil clásico de cónsul romano.





Dos caballeros de la fórmula uno hablan entre sí: Reutemann con Fittipaldi.

Jugando al golf con Carlos Pace.





Repasando sus notas sobre puesta a punto, circuitos, curvas, secretos y todo tipo de datos técnicos.

Cumpliendo órdenes de Frank Williams.





Era el piloto más agradable cuando llegó a la fórmula uno y su cara y su cuerpo expresaban como en ningún otro piloto su alegría al ganar, al manejar un buen auto, al gozar con las carreras o bien su tristeza al perder, al hundirse, al fracasar, al no tener un auto que andara.

Con Murray ,el ingeniero de Brabham que ese año 1981 creía que Reutemann no se merecía ganar el campeonato porque siempre estaba pendiente de los tiempos que hacían los demás.



La familia Reutemann llega a Mónaco 1980 y asiste a la victoria de su patriarca.





Mimicha felicita a su esposo a pesar de que quiere que se retire de las carreras de autos.

Con Williams repasando los tiempos.



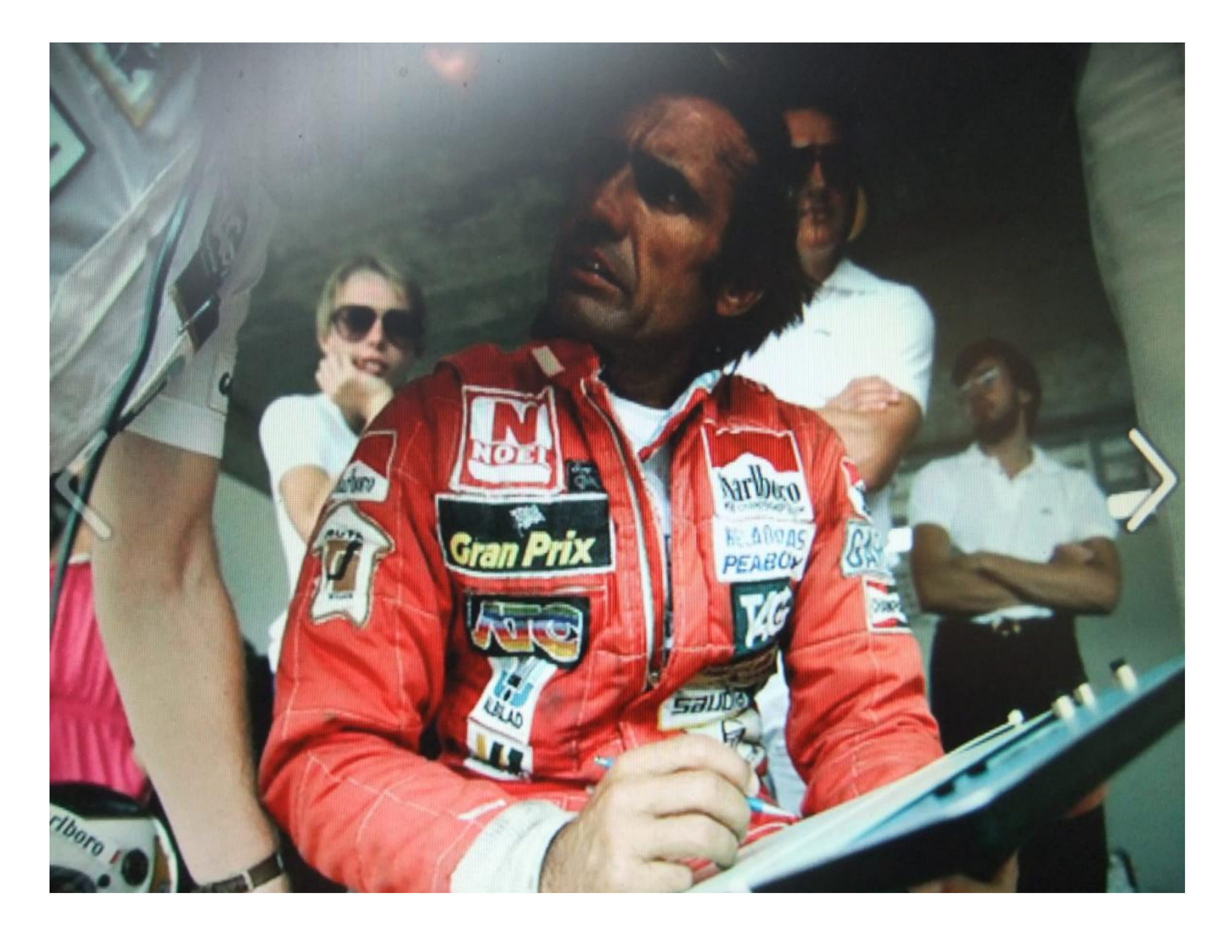
Según Enzo Ferrari en su artículo en "L' année automobile" de 1977, Reutemann tenía una gran pasión no solamente por el pilotaje sino por la mecánica y estaba siempre pendiente de lo que se hacía a su auto en los boxes. Formaba parte de su concepto de cómo debía ser un piloto profesional.


Marlboro
Marlboro
22



Cuando Reutemann arriesgaba, la mayoría de veces le salía mal, como en Holanda 1981 cuando pierde la paciencia e intenta adelantar a Laffitte por el interior de la curva "Tarzan", perdiendo unos preciosos puntos para el campeonato.





Otra foto de Reutemann trabajando con el estilo minucioso que él prefería.



Con Gilles Villeneuve, amigo , rival y compañero.

Con una admiradora, la esposa de Carlos Ghys.



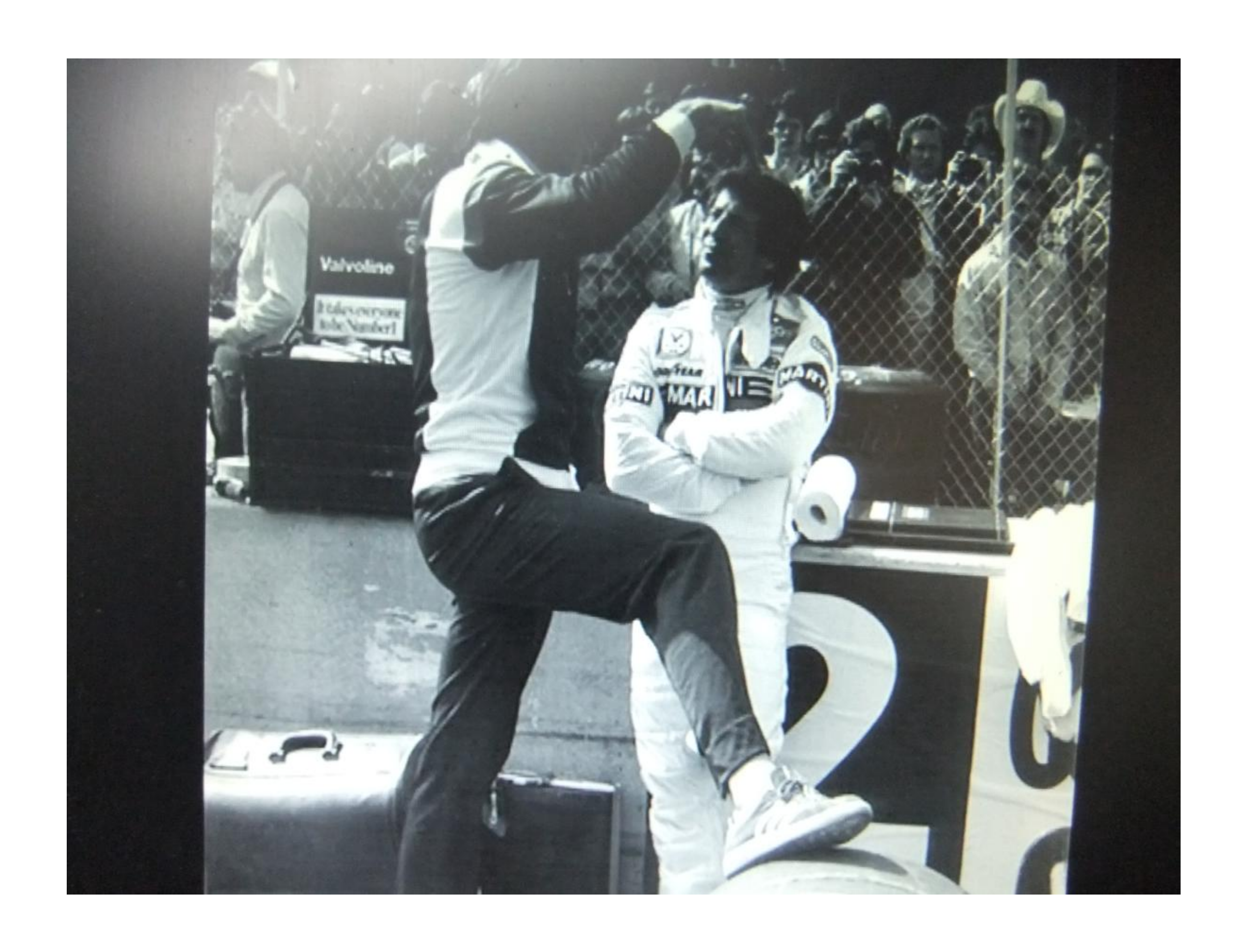


Mimicha Bobbio representó en los años 70 el glamour de las carreras de fórmula uno juntamente con Babro, la esposa de Ronnie Peterson.



Hockenheim 1979, Reutemann ha tenido dos accidentes con Patrese y está dolorido, con jaquecas que probablemente le van a durar hasta mediados de la temporada siguiente y que pueden explicar su bajo rendimiento en la primera mitad del año 1980.
A pesar de ello, tiene un segundo para atender a la esposa de Carlos Ghys.

Reutemann y Andretti se llevan bien en la primera mitad de la temporada 1979 , por mutuo respeto como grandes pilotos pero a partir de España 1979 Andretti empieza a acusar a Reutemann de no querer trabajar el nuevo modelo Lotus 80 y Reutemann resiente esas acusaciones como una puñalada en la espalda. No volverán a hablarse excepto sobre temas técnicos.

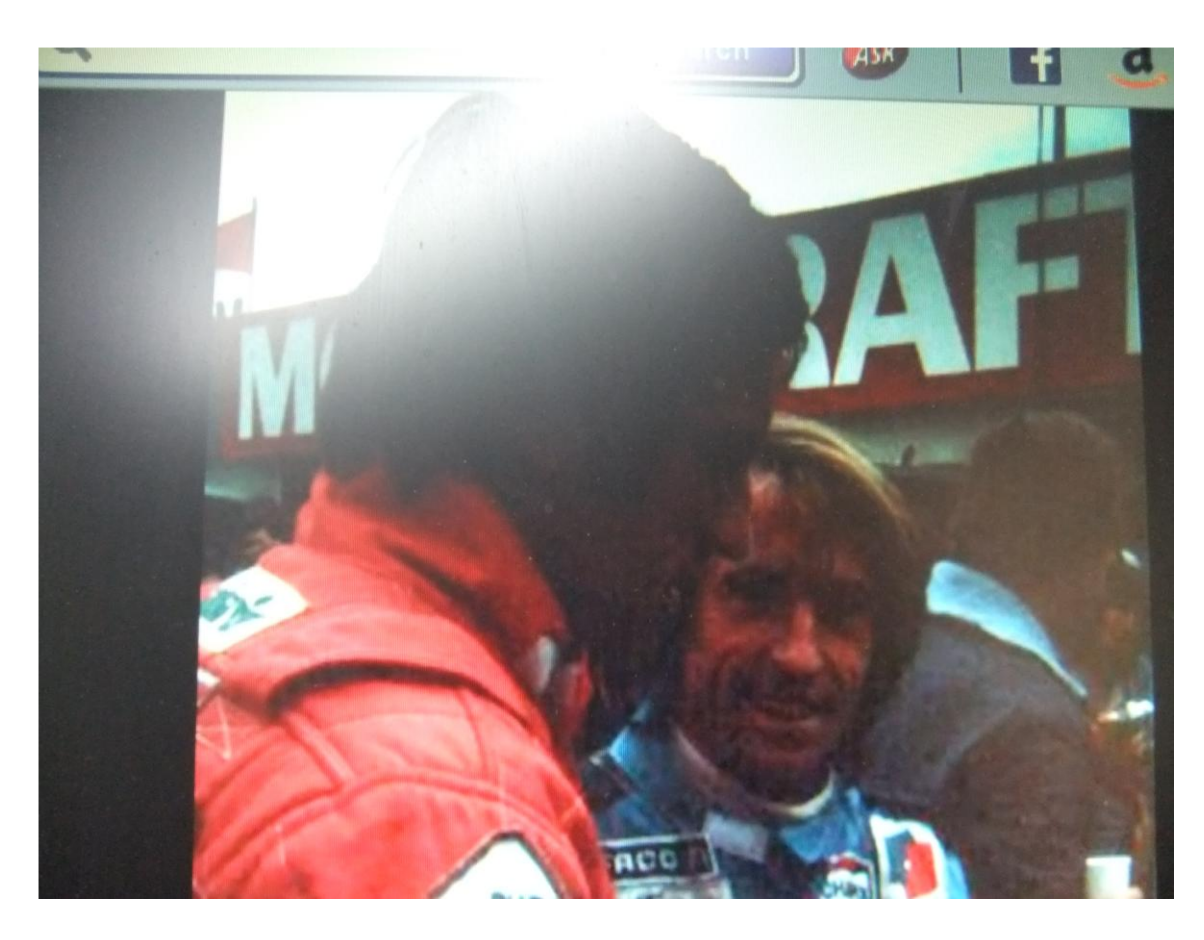




Firmando autógrafos en una reunión publicitaria.

Felicitado por Hans Stuck.





Hablando con Laffitte, rival y amigo.

Con Bernie Ecclestone, su jefe en Brabham.



En su presentación como piloto de Ferrari.

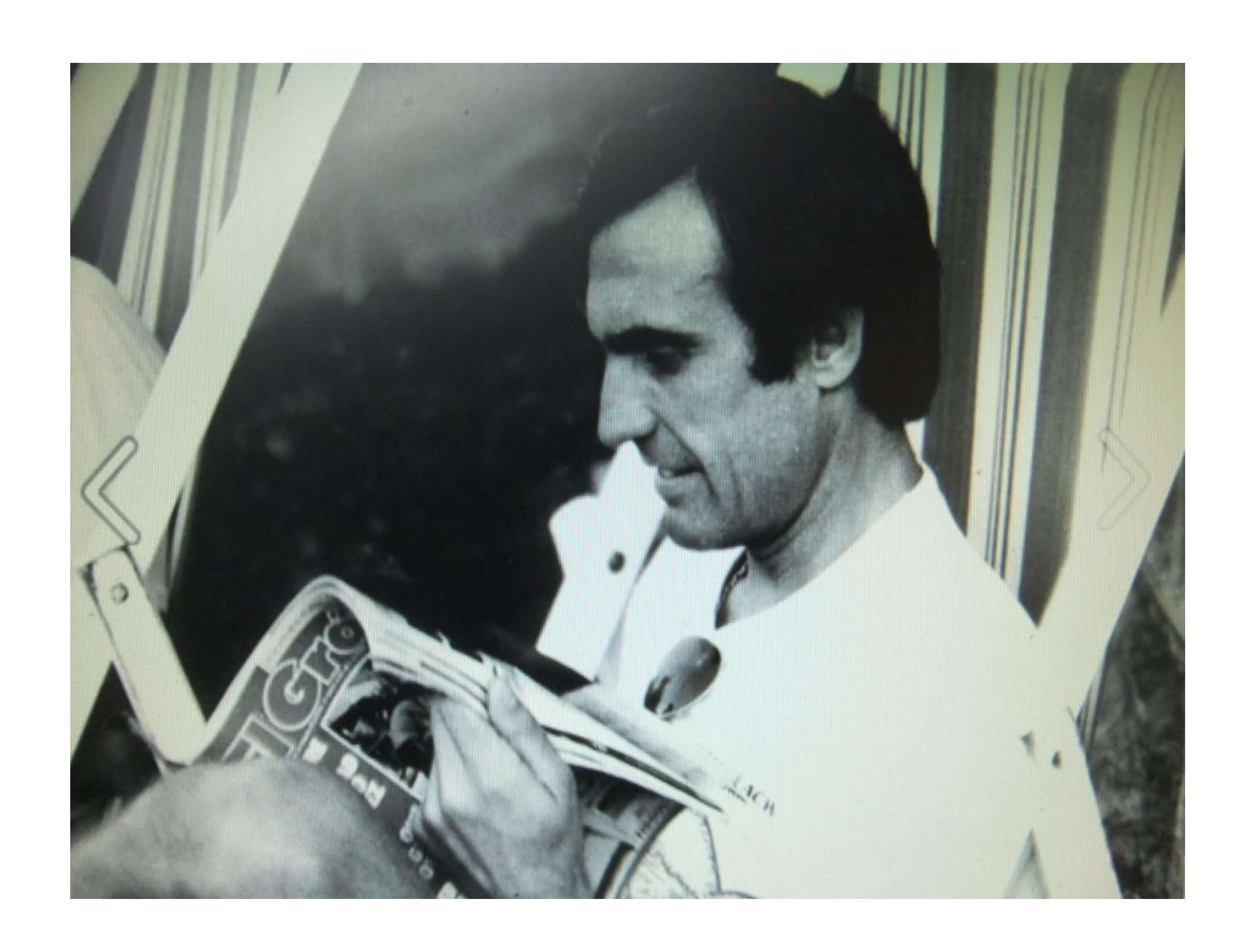


Con Fittipaldi.



Inglaterra, 1978.

La prensa argentina era bastante exigente siempre con Reutemann, acusándole con frecuencia de que siempre le pasaba algo: o le fallaba el auto, o le fallaba esto o aquello. La prensa europea tampoco era muy favorable a Reutemann en esos años y hablaba maravillas de Lauda, Hunt o Andretti mientras subvaloraba a Reutemann. Pero en la Argentina Reutemann era un ídolo nacional y aparecía a menudo no solamente en la prensa deportiva sino también en la prensa del corazón.





Otra foto con su admiradora.

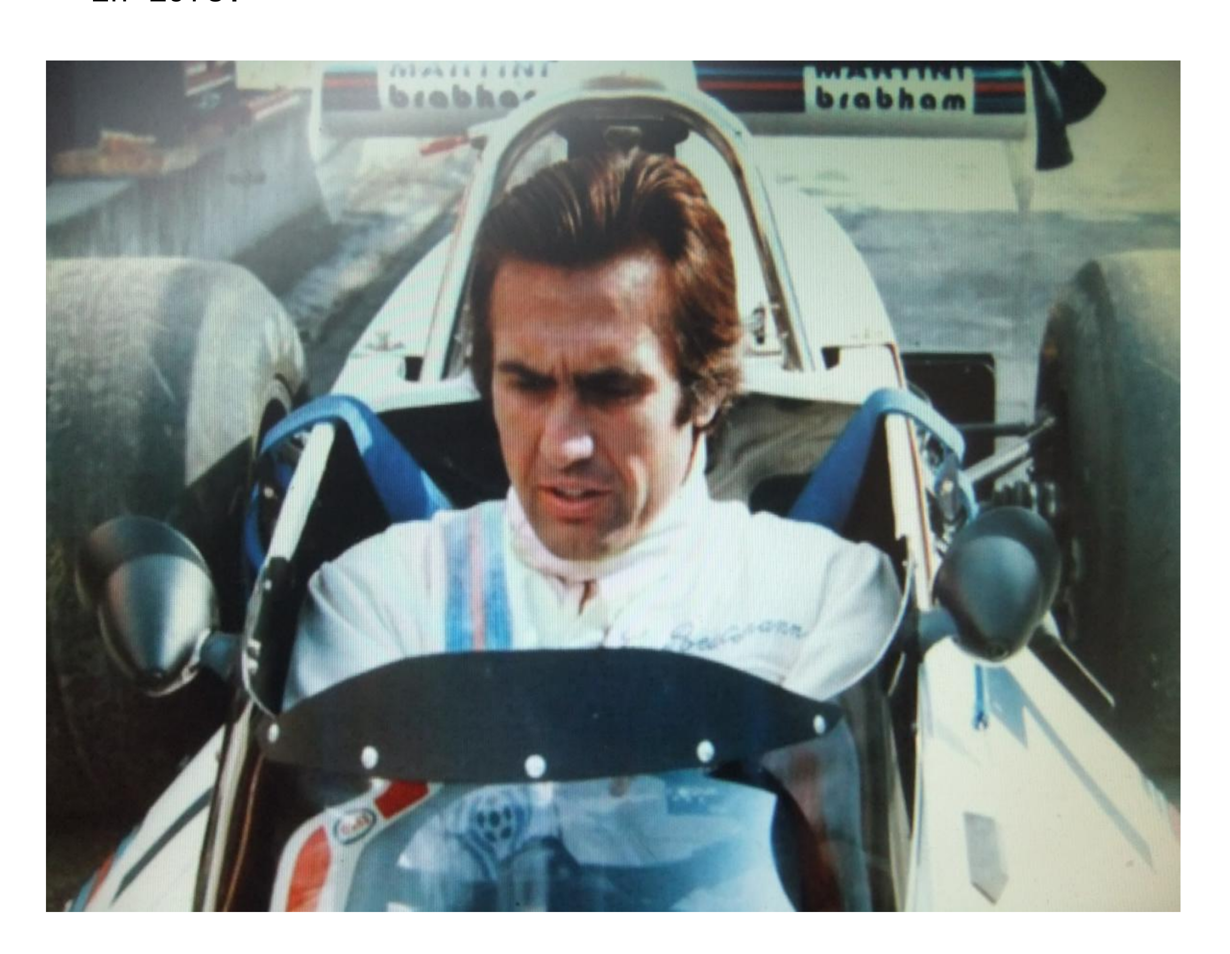
Con Pace en 1975.

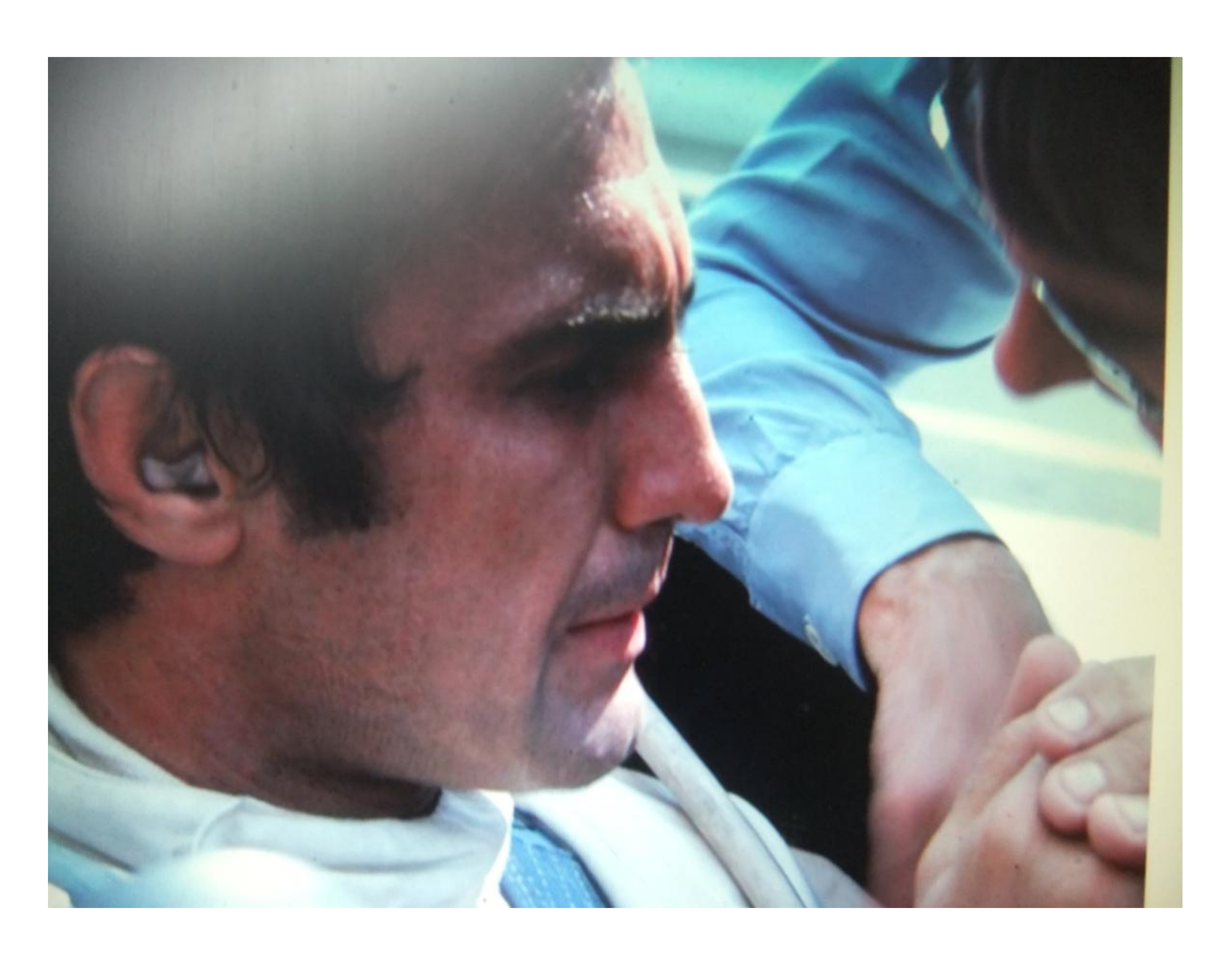




Sudáfrica 1974.

En 1973.





Exhausto tras una carrera agotadora.



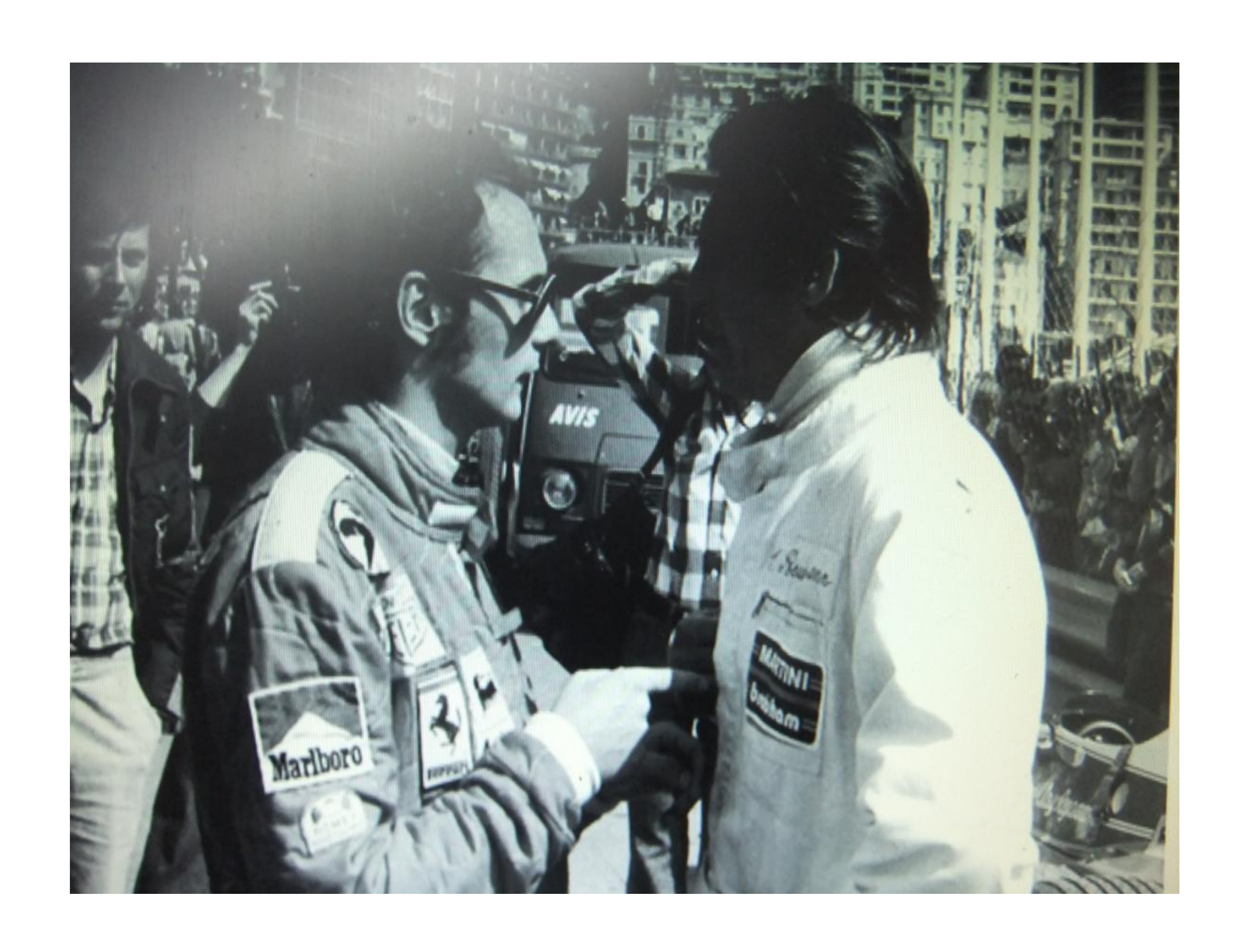
Alemania 1975, ganador , con Lauda en el tercer puesto.

Mimicha Bobbio y su glamour en los boxes de fórmula uno, cuando se esperaba que las esposas y novias de los pilotos fueran exactamente como era ella, según el gusto de los años 70.





Hablando con Lauda cuando solamente eran rivales pero no enemigos personales.1975.



El equipo Brabham en 1975: Pace, Murray; Reutemann y Ecclestone.





El equipo Brabham a principios de 1975 creía que iba a dominar el campeonato con sus dos grandes pilotos.

Con Murray.

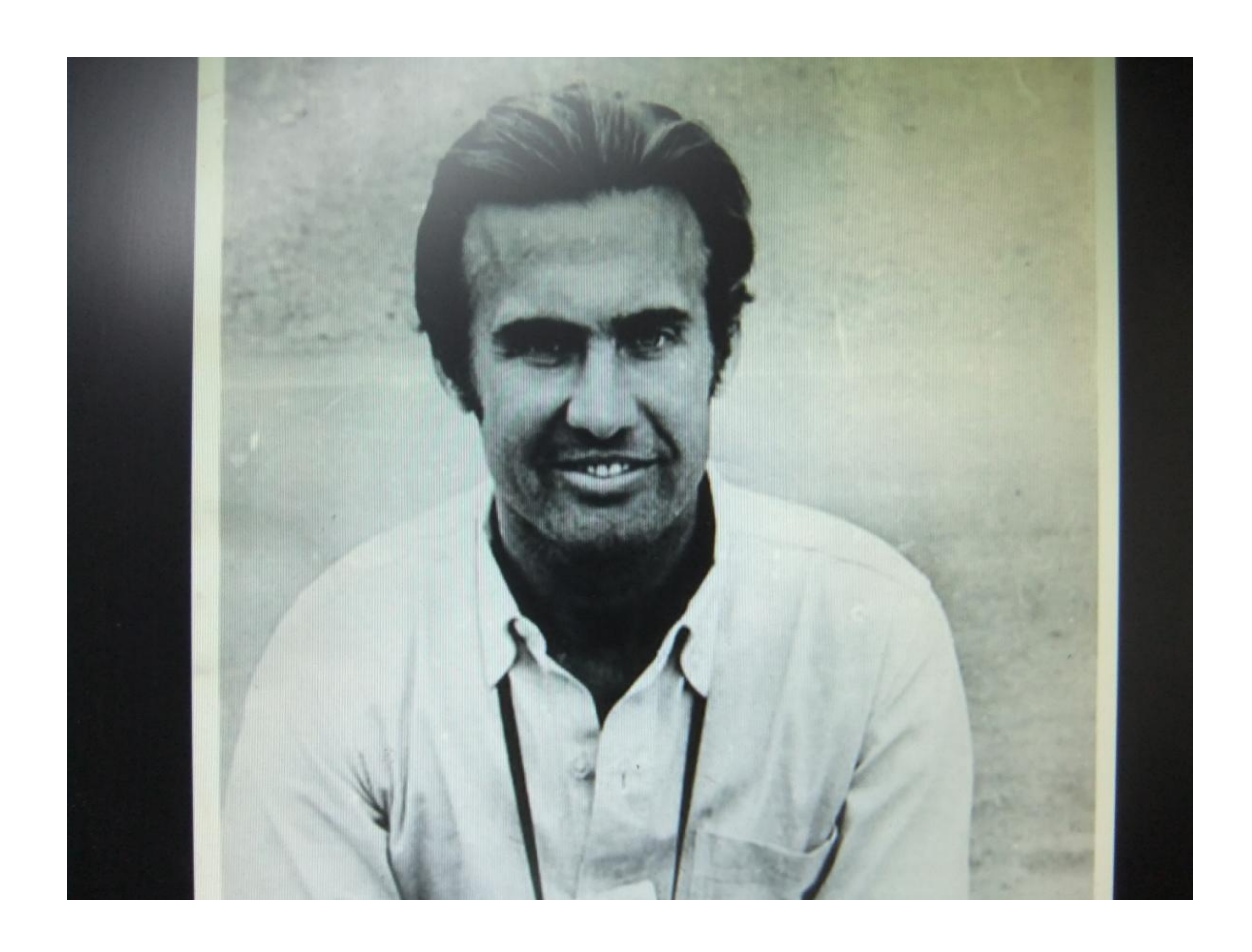


Nurburgring 1976, esperando noticias sobre el accidente de Lauda.





Otra foto con Murray.



En su época como dominador de las carreras argentinas.

Con Villeneuve y la maleta llena de notas sobre aspectos técnicos del auto y del pilotaje, según el estilo de Reutemann de anotarlo todo. En 1073 cuando llega a Brabham, prueba el auto y escribe enseguida varios folios detallando todo lo que funciona mal en el auto y se los entrega a los mecánicos.


ESSO





Mimicha Bobbio: también ella era la esposa " de película de Hollywood"
del piloto que parecía salido de una " película de Hollywood":
su marido Carlos.

En 1973.





Visitando el box de Ferrari en 1974.

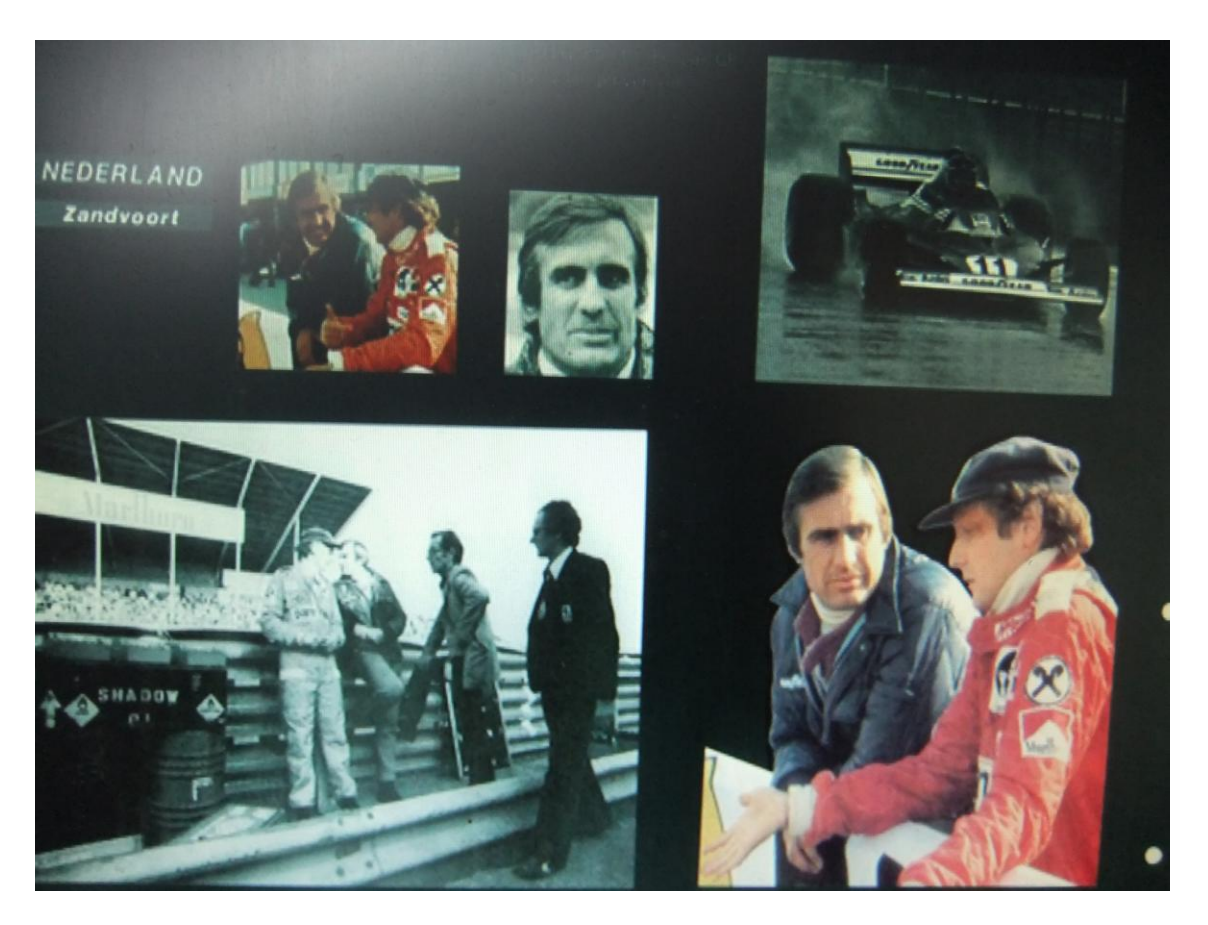


Con Lauda en 1974, cuando se llevaban bastante bien.

En sus primeros años en Londres cuando vivía como un inmigrante con poco dinero, Reutemann: "vivíamos como gitanos".



REUTEMANN: "EL DÍA MAS GRANDE DE MI VIDA"

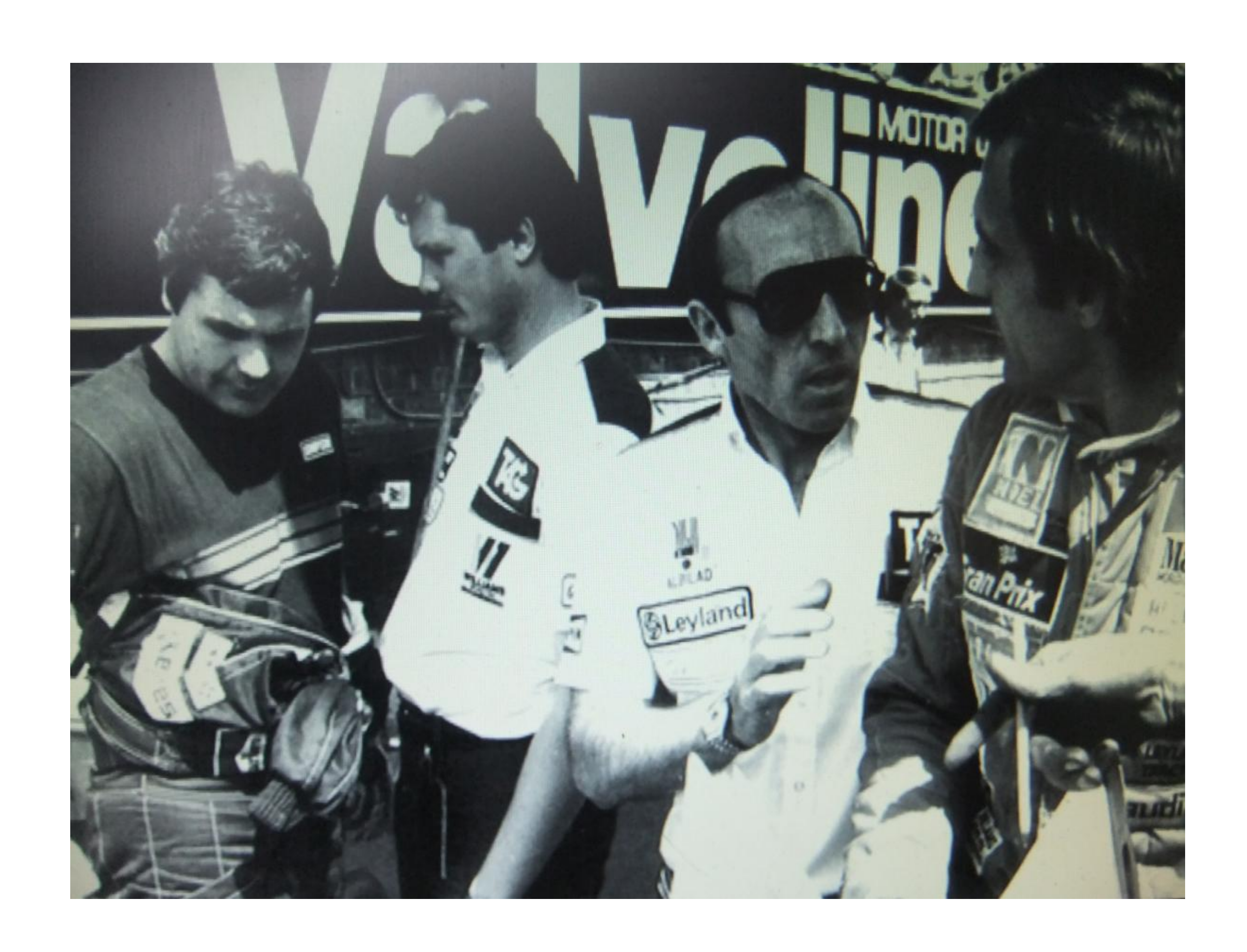


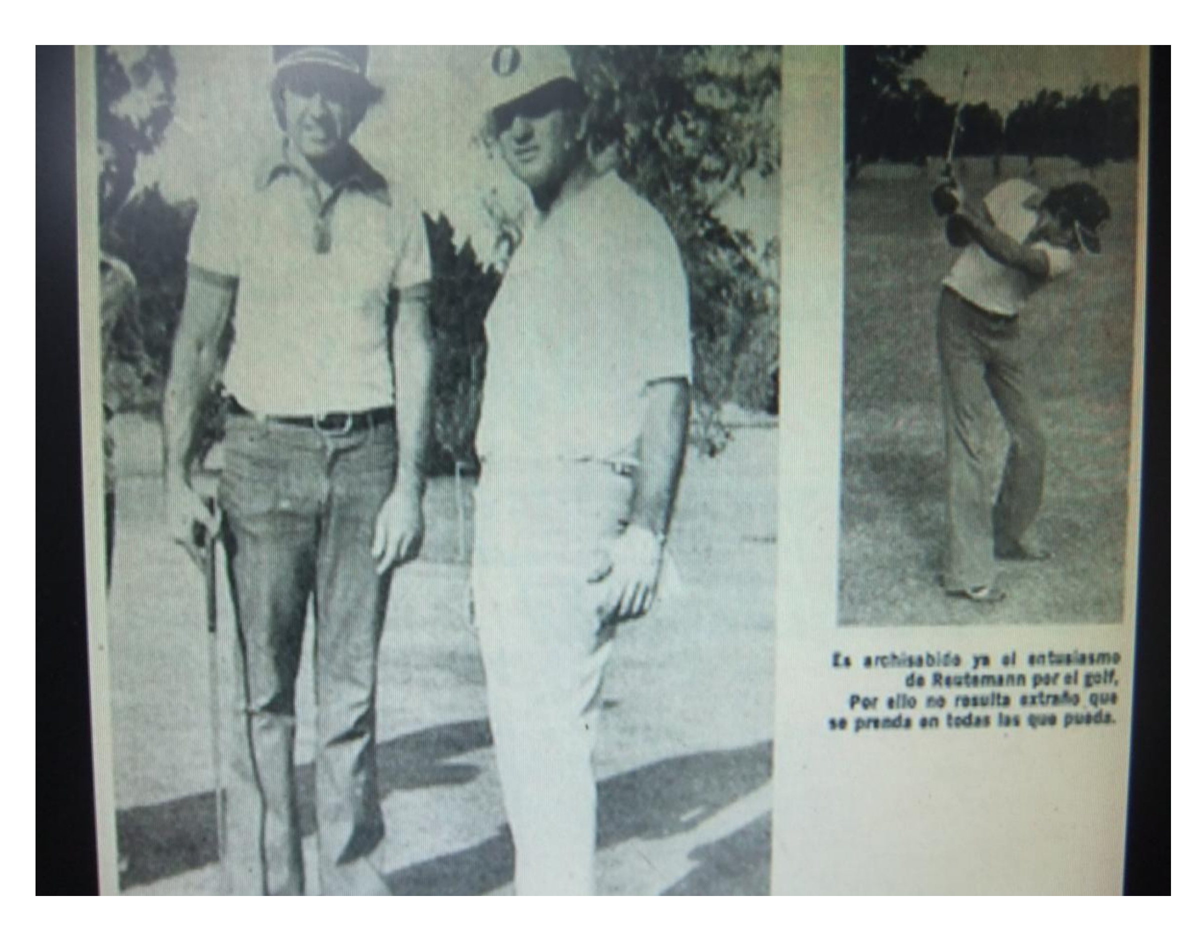
A principios de 1977 en Ferrari los dos pilotos buscaban formar un buen equipo... pero no fue posible.

Mimicha Bobbio, un "balón de oxígeno en los boxes enrarecidos" según la prensa francesa. Nunca le gustaron las carreras de autos pero durante unos años acompañaba a su marido en ellas.



Reutemann y Jones y en medio Williams.





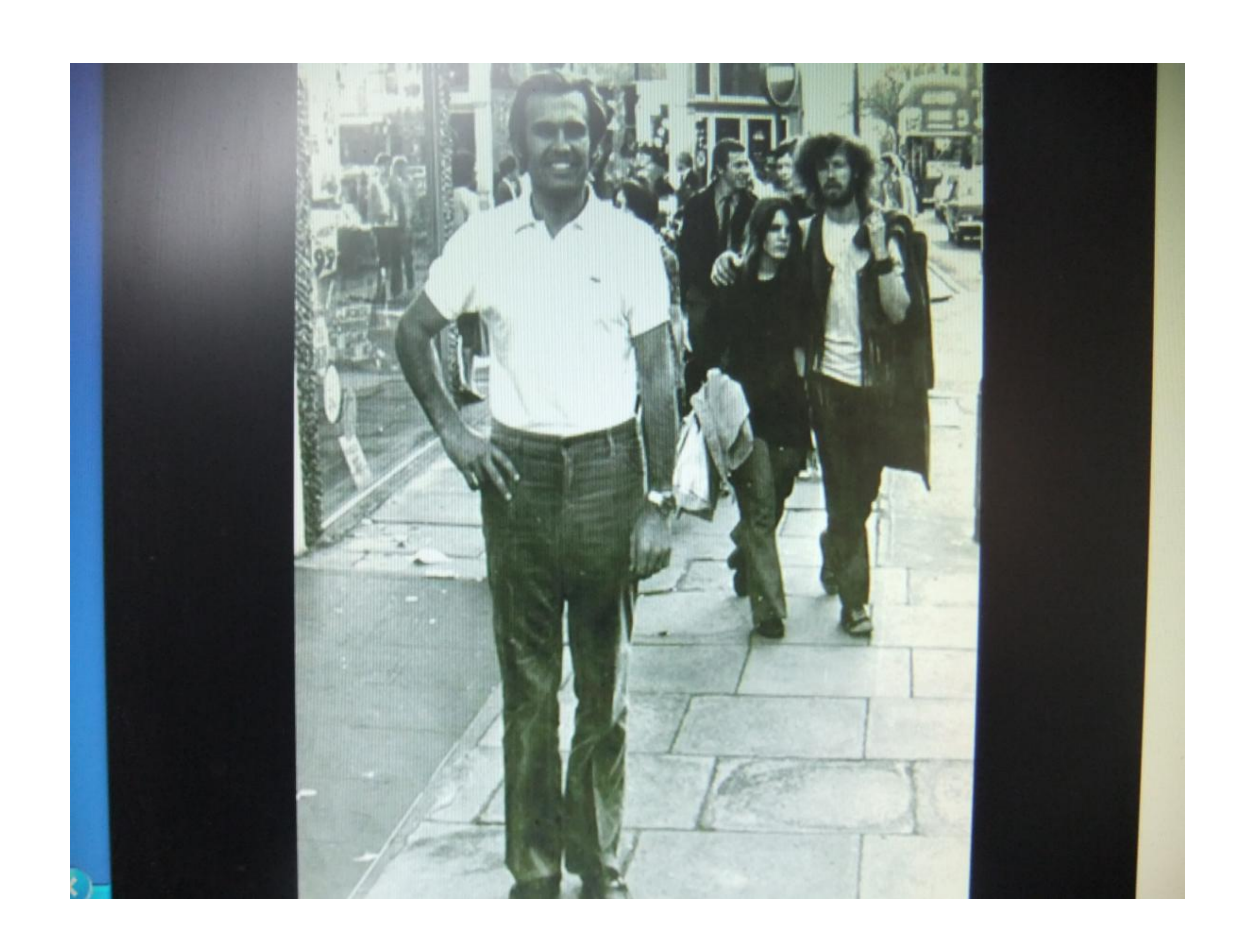
Es archisabido ya el entusiasmo de Reutemann por el golf. Por ello no resulta extraño que se prenda en todas las que pueda.

Otra foto jugando al golf.



Entrevista para la televisión argentina antes del Gran Premio de su país en 1979.

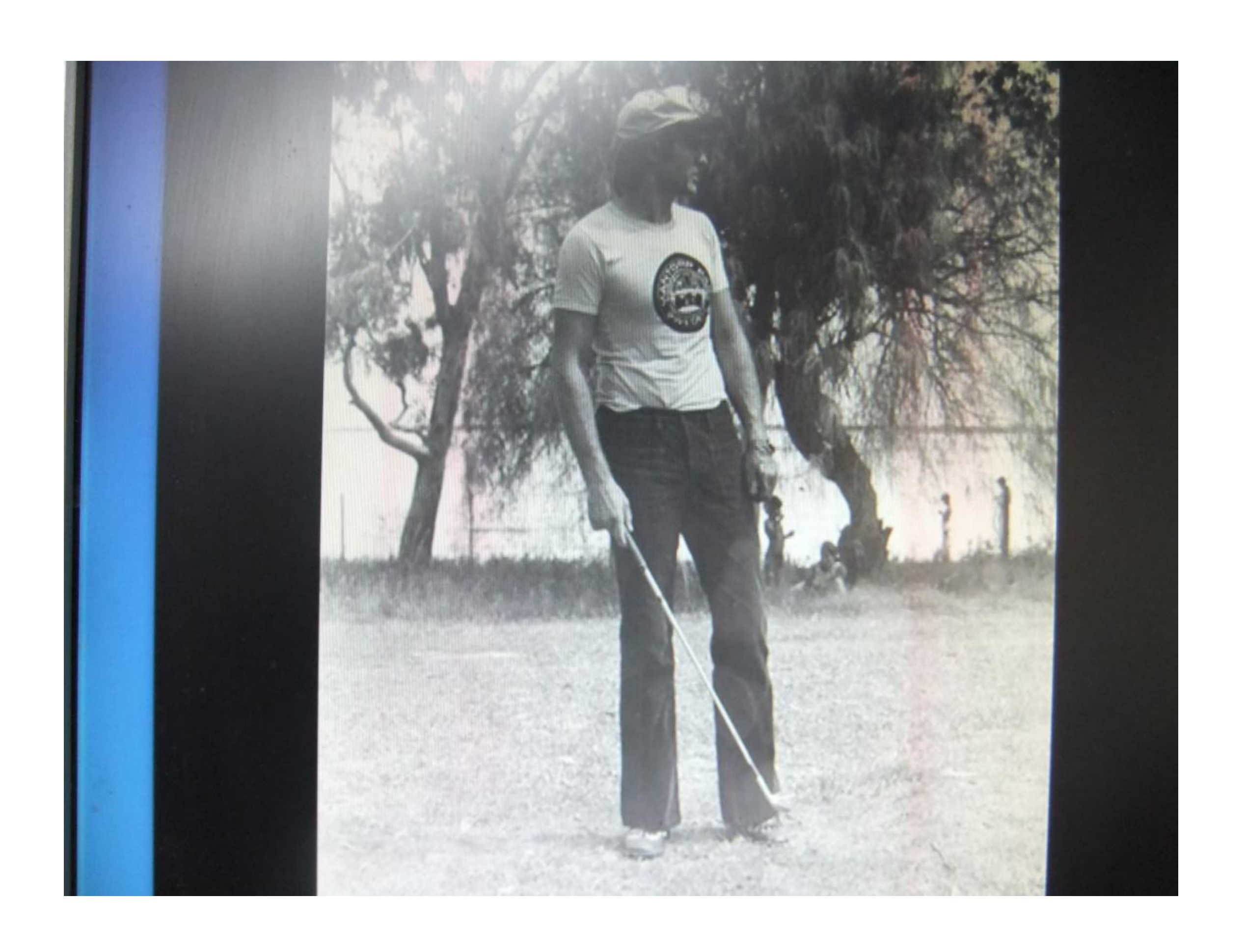
En Londres en los años de la fórmula 2.





En su casa, confortablemente instalado, según Javier del Arco.

La paz burguesa que necesitaba después de los fines de semana en las carreras.



Jugando al golf.

Frank Williams dice en el libro sobre su escudería que Reutemann "tenía un hechizo casi genial ". Se refería a esa capacidad de Reutemann de hacer vivir y sentir sus carreras y su lucha a sus seguidores, una capacidad que es privilegio solamente de las grandes figuras de este deporte y que sin duda no han tenido muchos otros campeones de la fórmula uno y que explica que 30 años después de su retirada, Reutemann siga ejerciendo ese "embrujo casi genial" reservado solamente a los semi-divinos, a unos pocos héroes homéricos.

Una de las fotos de 1981 que muestran a Reutemann trabajando en su auto y que sugieren que su equipo le hacía "el vacío" o mobbing, como se dice ahora. Hay otra foto en que Reutemann refrigera sus neumáticos con el agua de una regadera... porque ningún mecánico lo hace por él.





Los Reutemann, admiradores de Perón desde los años 40.



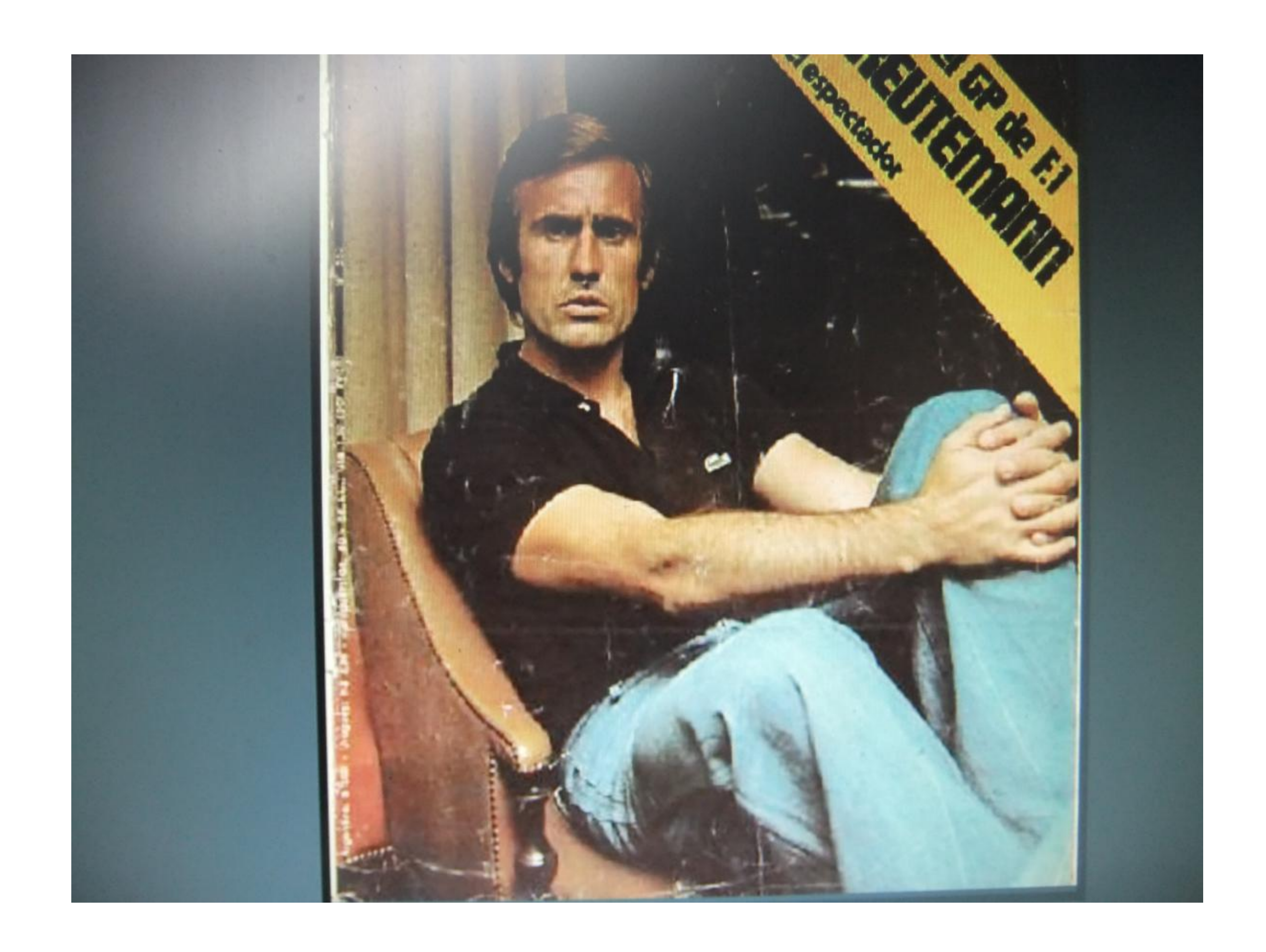
Otra foto de sus primeros años duros en Inglaterra.

Las hijas de Reutemann en Mónaco, 1980.





Reutemann en sus años como vencedor en las carreras argentinas.



La prensa del corazón siempre explotó el lado más atractivo de Reutemann para presentarlo como ídolo de quinceañeras y de otros seguidores.

Más fotos que parecen propias de revistas del corazón y no de la prensa deportiva.

CIRCUS MAXIMUS

WORLD PREMIERE

REUTEMANN

Se define el título mundial





Releyendo las revistas argentinas como "Corsa " con sus muchas entrevistas a Reutemann a lo largo de su carrera deportiva, se puede reconstruir muy bien cómo se vivió en Argentina cada una de sus temporadas en la fórmula uno así como los cambios en la actitud de Reutemann ante cada temporada, desde sus principios como piloto desconocido en la fórmula 2, su recuperación tras el accidente en Thruxton y su lesión en el tobillo, el año 1973 con su imposibilidad de estar al nivel de Fittipaldi, Cevert, Peterson y Steward, el año 1974 con su consagración, la bajada de nivel en 1975 y 76, sus entrenamientos "hasta matarse y dar todo lo que podía dar" en Ferrari, su forma extraordinaria en Lotus al principio de 1979, su bajón tras Hockenheim 1979 hasta Mónaco 1980, su mejor preparación física (gimnasia de resistencia y footing)y su nivel muy alto en 1981 en plena madurez.

Con Colin Chapman, que quería hacerlo campeón del mundo y con el que acabó peleado porque no quería dejarlo ir de Lotus.





Reutemann en la actualidad cuando pilota su turismo de competición para divertirse.

Reutemann en uno de esos autos de los años 50 que vió por primera vez en una carrera en Buenos Aires cuando no entendía gran cosa de este deporte, a sus 14 años.



La profesionalidad de Reutemann, admitida por todos, consistía también en una preparación física diaria, que según el mismo Reutemann era lo más duro de su profesión: su entrenamiento diario de gimnasia y footing.





Inglaterra, 1974.

Reutemann en la actualidad en sus campos de soja.

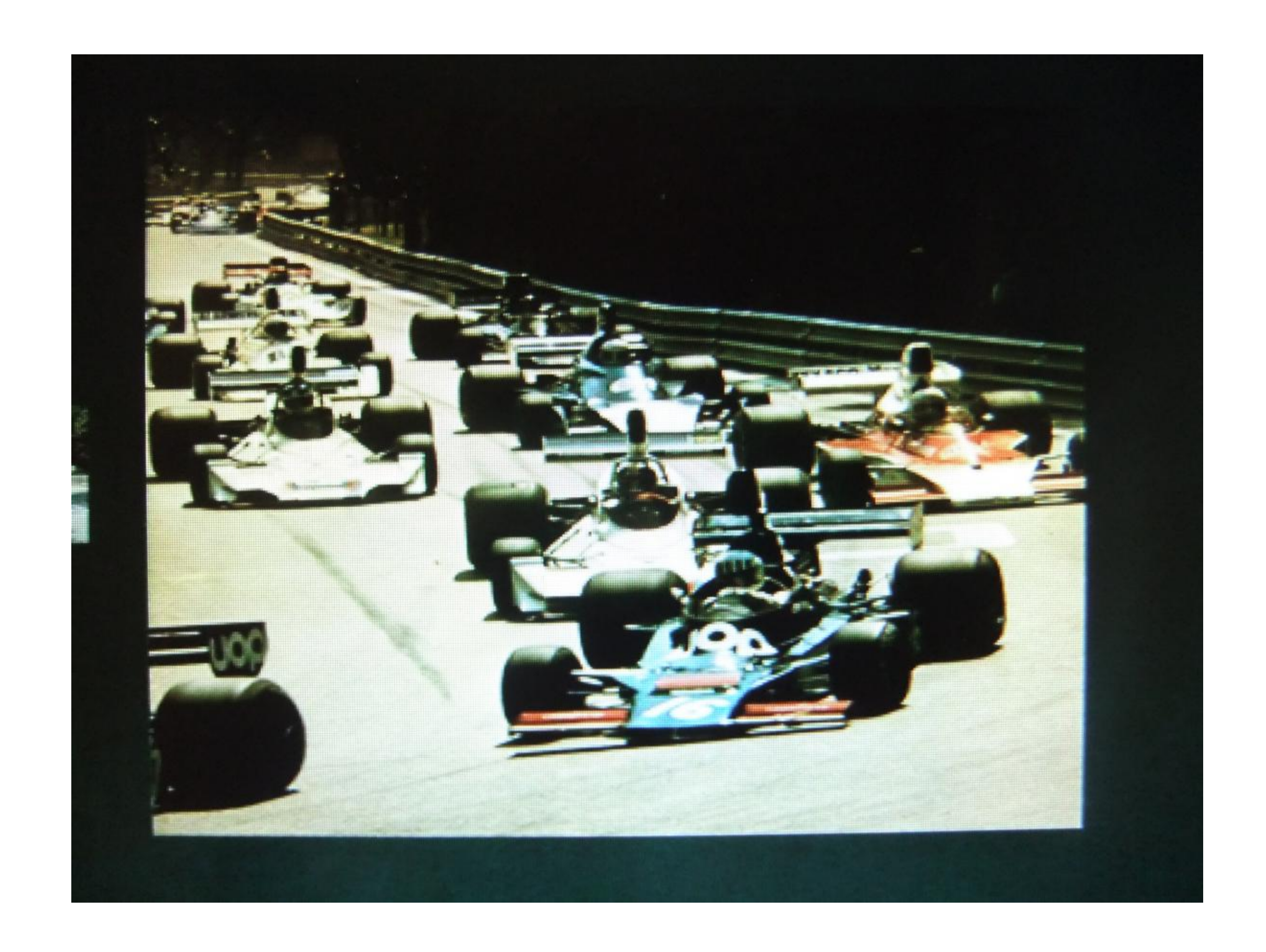


El matrimonio Reutemann hacia 1973.





Otra foto más con Reutemann trabajando a su estilo: a base de muchas notas .



Montjuich 1975: la curva de la Rosaleda, daba miedo ver pasar esos 20 coches en un circuito rodeado de guardaraíles y de árboles y farolas, si uno solo de esos pilotos cometía un error, todos los autos que venían detrás de él lo chocaban sin remedio.Las primeras vueltas fueron demenciales en medio del ruido ensordecedor de los motores. Luego ocurrió el accidente de Stommelen en la vuelta 22 y los espectadores españoles fueron corriendo hacia la parte alta del circuito donde sonaban las sirenas de las ambulancias: querían ver sangre y muertos, todo fue muy vergonzoso, muy morboso.

Yo tenía 14 años entonces y no sabía nada de carrera de coches pero lo que ví allí, en ese circuito tan bonito y tan imposible, con todos esos autos de carrocerías de fantasía, con todo ese ruido infernal, me impresionó tanto que desde entonces me convertí en un fanático de ese deporte.



CARLOS REUTEMANN ANTES DE LARGAR...

EL RITUAL DE CADA GRAN PREMIO

Siempre fue igual, en todos los tiempos. El momento precedente a la largada, el torero frente al animal, el piloto frente a la máquina . . . Quizás hayan cambiado solamente las formas. Más ropa protectora, casco integral, manguera de aire, cinturones cómodos, guantes . . . pero los pensamientos, las ideas deben haber sido siempre las mismas desde que un hombre se sentó dentro de un auto y al lado de otro para ganarle.
La serie fotográfica muestra la "ceremonia" de un piloto de F-1 —Carlos Reutemann— antes de la largada.



Cora Reutemann: "Veía partir de mi casa a mi padre para correr alguna carrera en algún país y me preguntaba si volvería a verlo vivo ".



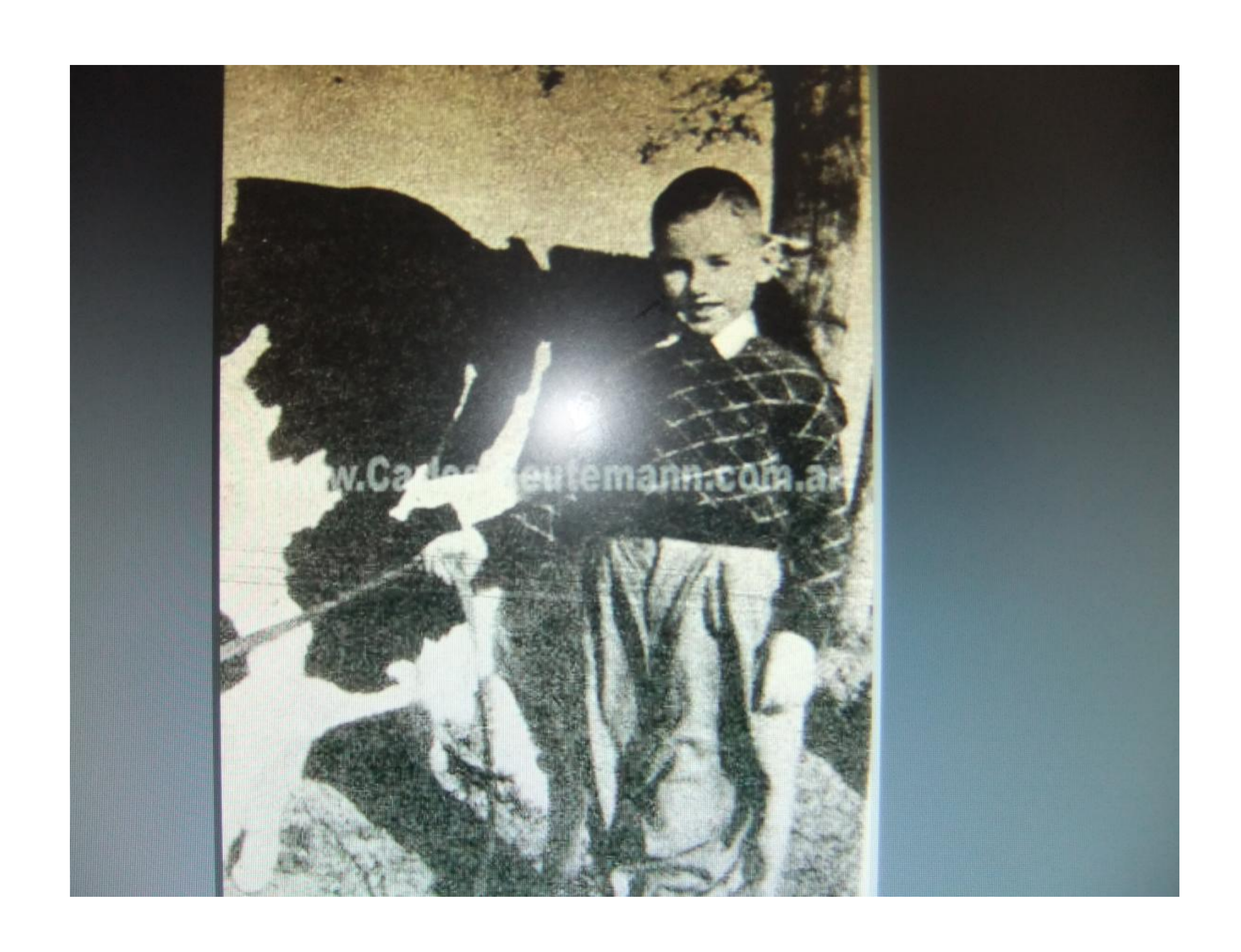
Enrique Reutemann y Flora Molina, padres de Reutemann, gente dura del campo, según Reutemann: "trabajaban como bueyes".Nunca financiaron la pasión por los autos de su hijo y además el padre decía que las carreras de fórmula uno eran "un circo infame dirigido por gente que parece traficantes de drogas". De ideología conservadora, matricularon a Carlos en el colegio de los jesuitas de Santa Fe, algo que el adolescente Reutemann no vivió precisamente con alegría, debido al internamiento. Las enseñanzas de los jesuitas sin duda influyeron al joven Reutemann en su conducta en el futuro, según conceptos de honestidad y rectitud, así como en su religiosidad católica que le llevaría a decir muchos años más tarde que "Dios ya le había dado mucho y no podía darle además el campeonato del Mundo en Las Vegas".

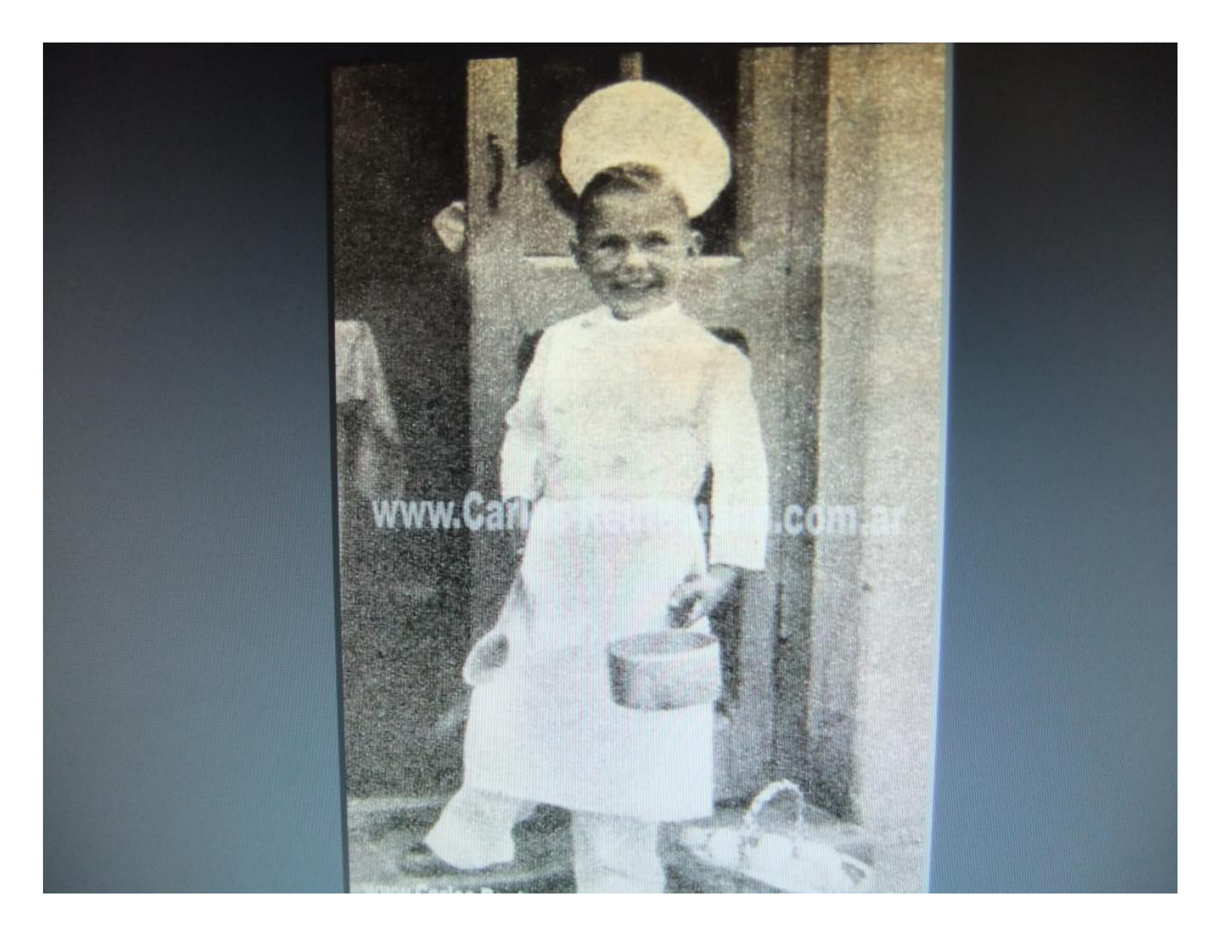
Con su padre Enrique trabajando en sus propiedades.





Enrique Reutemann tras la retirada definitiva de su hijo en 1982: "Los campos están muy descuidados y es hora de que se dedique a ellos".





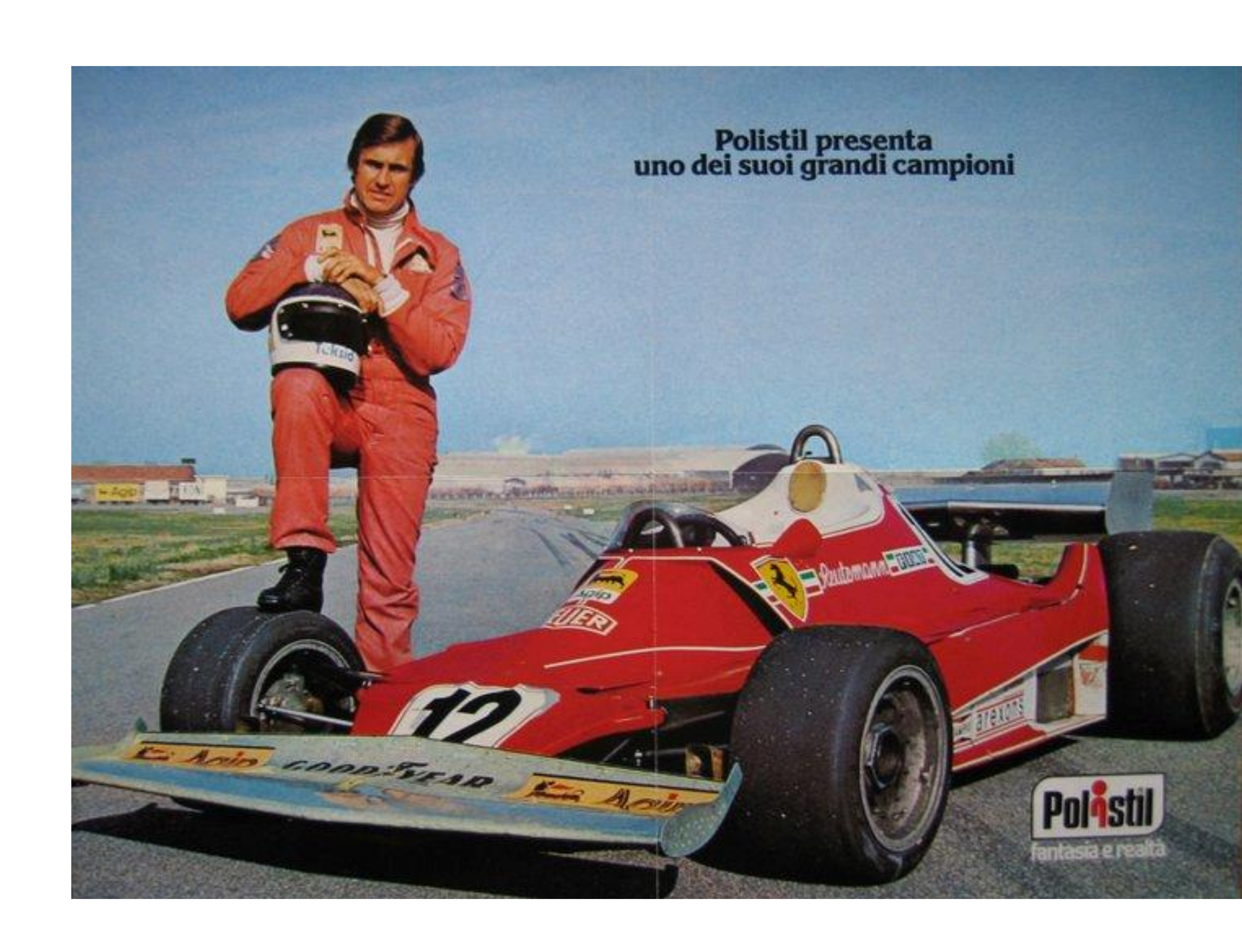
Reutemann en su infancia, con una apariencia muy germánica aunque vistiendo pantalones gauchos.Iba y volvía del colegio con su hermano en un caballo y el principal problema que tenía en esos años eran los rayos , contra los cuales se refugiaba en ensenadas.

Más fotos encontradas en internet :



Estudiando el circuito a pie.

Como explica Pandolfo en su libro, Reutemann se sabía de memoria todos los más mínimos detalles de cada circuito e incluso de los accesos desde su hotel hasta el mismo circuito.

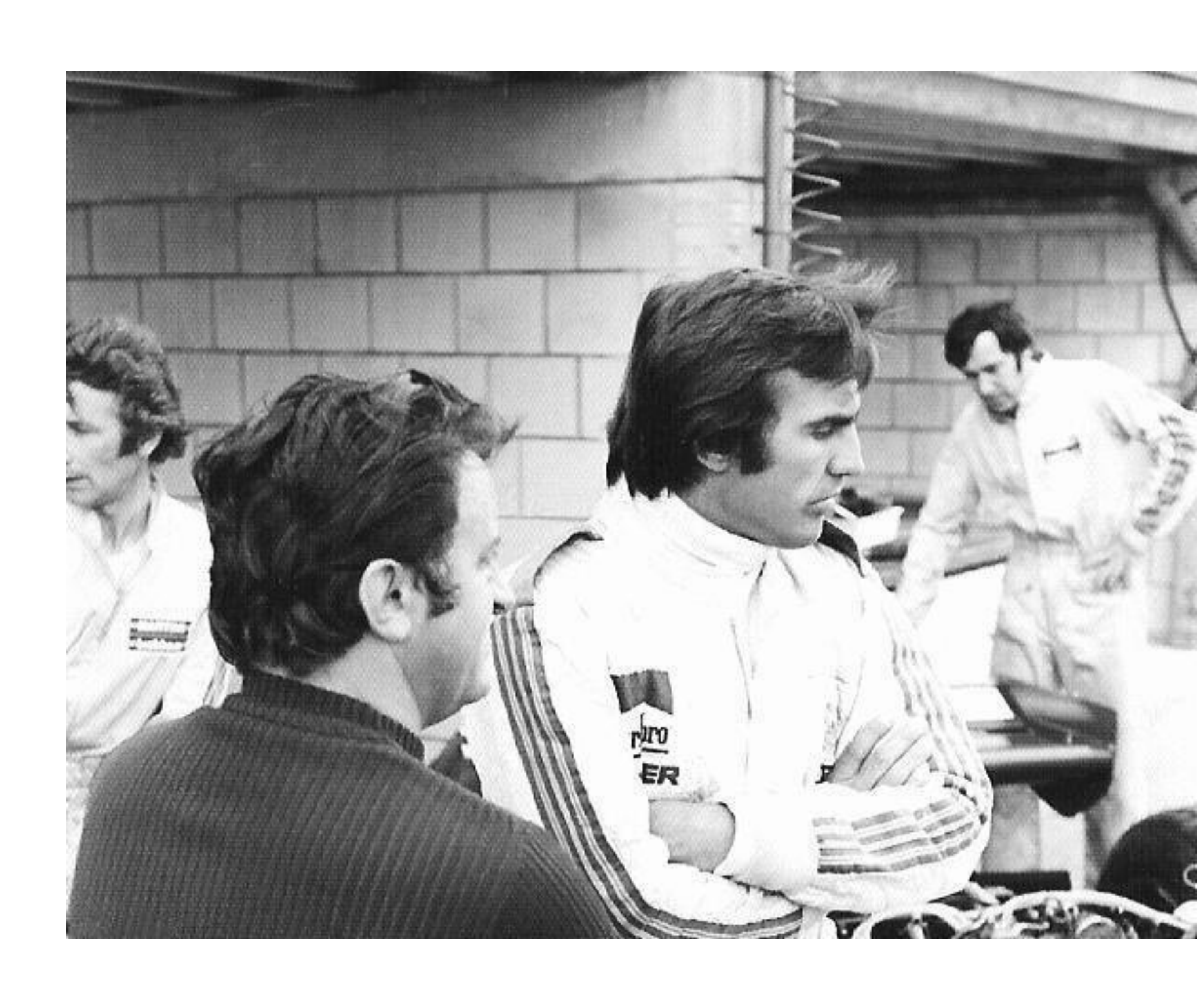

Polistil presenta
uno dei suoi grandi campioni
Polistil
fantasia e realtà



Italia 1981 , con casi 40 años , ya se le notan .



1975 : la temporada parecía que iba a ser dominada por Reutemann y Pace pero luego Lauda empezó a ganar carreras con facilidad mientras que los Brabham , sin casi presupuesto, se hundían.
Fittipaldi, como el año anterior, se dedicó a ser regular y acabó segundo. Hunt ganó su primera carrera.





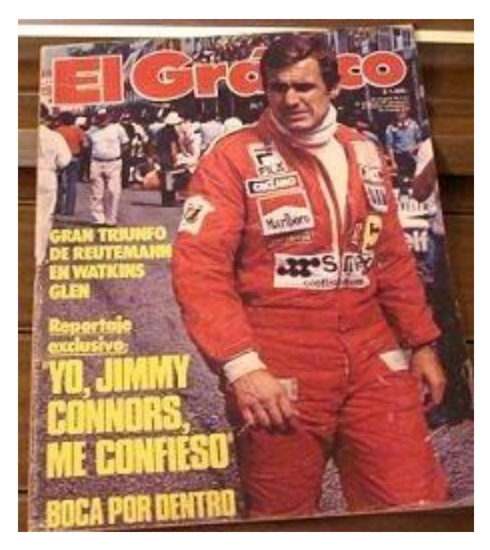
1978 : Enzo Ferrari contrata

al debutante Gilles Villeneuve

como segundo piloto del maduro Reutemann.



1976 : Pace, Murray y Lole.


GRAN TRIUNFO
DE REUTEMANN
EN WATKINS
GLEN
Reportaje
exclusivo:
'YO, JIMMY
CONNORS,
ME CONFIESO'
BOCA POR DENTRO



Simpática foto tomando el sol.


Beta
UTENSILI
12
FIAT
Gilles Villeneuve
Agip


Marlboro British Grand Prix
JAGUAR
MARTINI
RACING
GOODYEAR
ESSEX
MARTINI
NGK
Valvoline

Su peor año de profesional, en Lotus , 1979, con el equipo en baja forma y el Lole intentando superar este contratiempo con su profesionalidad .



El primer año en Williams, 1980 , empezando otra vez casi desde cero, con su cotización a la baja, construyéndose otra vez un nombre poco a poco, como en todo lo que ha hecho en la vida, según dice en el libro de Pandolfo.

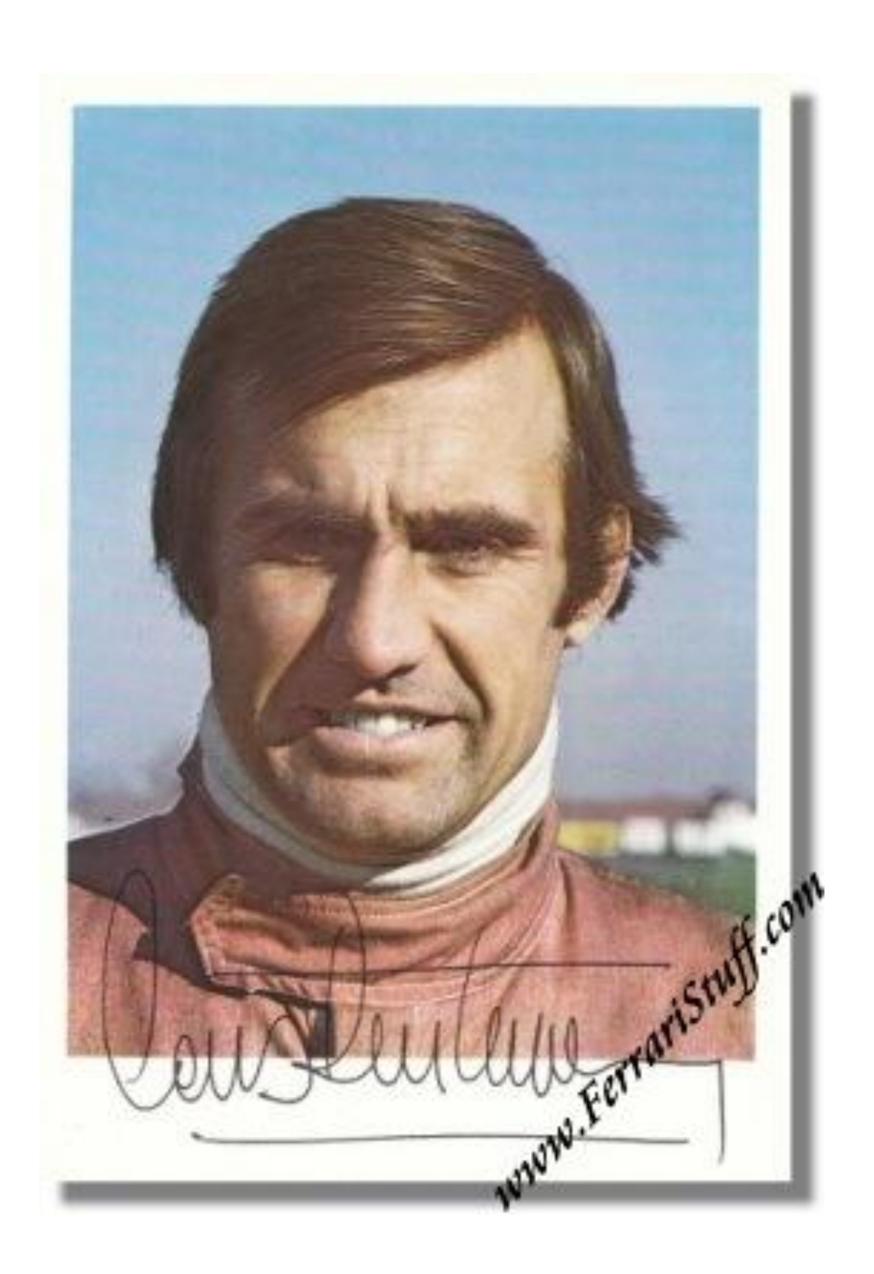


Ganando en Mónaco 1981,

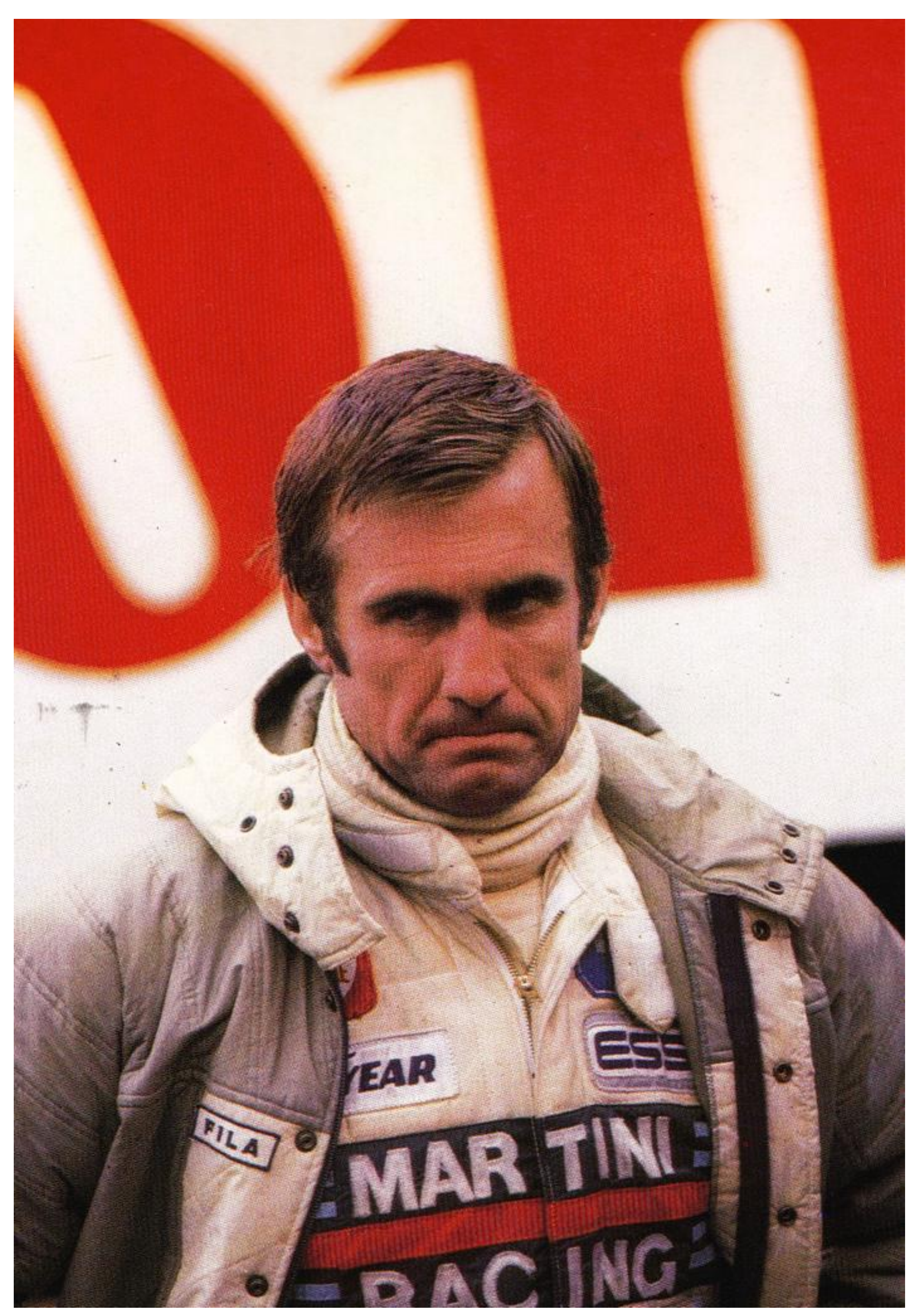
su circuito más difícil de dominar.

Los primeros años nunca estaba a gusto en ese trazado :

“ es como ir en bicicleta por el comedor de tu casa “ .


www.FerrariStuff.com

TAG
saudia
Leyland
CHAMPION
LONGINES
centigraph HEUER
51:50 Crédit disponible: 0,10
GOODYEAR



Uno de esos días en que era mejor no molestarlo con preguntas ni pedirle un autógrafo.





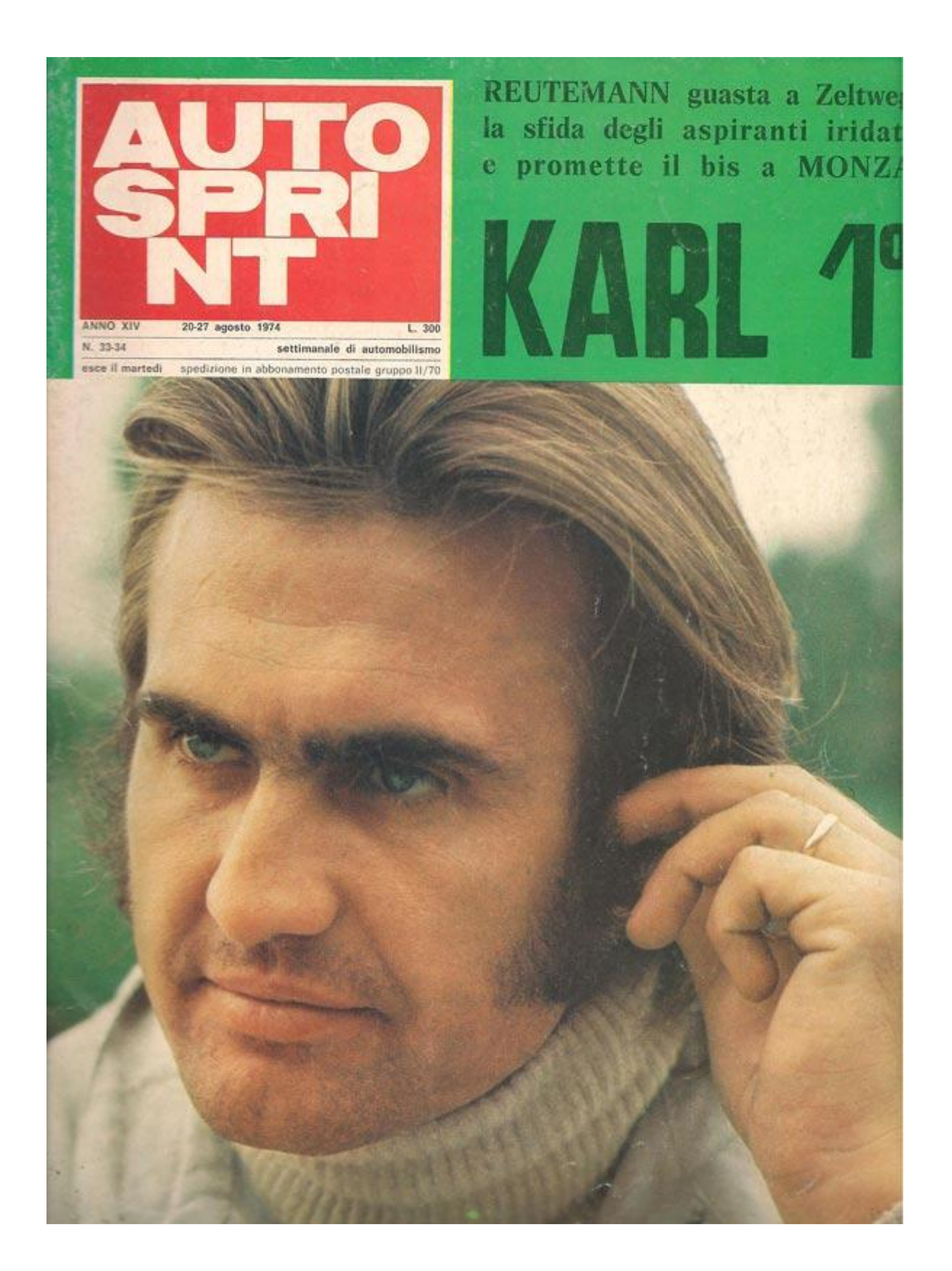
Su primera victoria en Sudáfrica, 1974.

De sus 14 victorias en fórmula uno se saca más jugo que de las docenas de victorias conseguidas por otros como Prost. Schumacher o Vettel que las ganaban como si salieran a dar un paseo. Las victorias de Reutemann tienen más contenido porque sabemos lo que le costó ganar cada una de ellas, sus problemas y sus luchas. Como decía el mismo Lole : “ganar un Gran Premio es algo muy difícil, pueden pasar muchas cosas que lo impidan “.






El Gráfico
REUTEMANN
SENSACIONAL
La hora cero de Boca
RIVER
ESTÁ GRAVE



En Italia le llamaban “Karl I “ porque les parecía muy germánico el tipo.





Reutemann era conocido en Saint Jean Cap Ferrat por ser muy ordenado, cada día pasaba a la misma hora a comprar por el supermercado y la librería.

Hay muchos rasgos de la personalidad de Reuteman que son, cómo ese, muy suizos.



En el libro de Pandolfo, dice que estaba loco cuando trabajaba en la fórmula uno, todo el día y todo el año pensando en las carreras, en cómo rebajar una centésima de segundo, en cómo ir más rápido. Dice que era un actor que interpretaba el papel de piloto de fórmula uno, en los circuitos, como hacían los demás pilotos, pero que no quería intromisiones en su vida privada donde podía ser él mismo al fin.





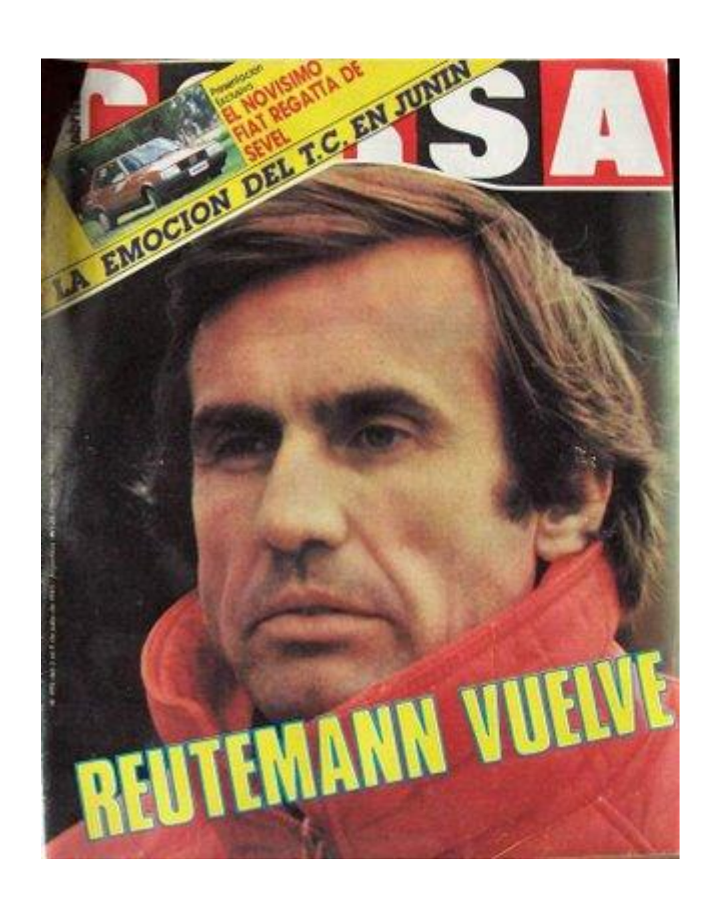
Gráfico
REUTEMANN
WILLIAMS
BOCA Y
EN
DRAMÁTICA


REPORTAJES EXCLUSIVOS
El Gráfico
$ 50.000.-
BILARDO:
EL CANDIDATO
NÚMERO UNO
A LA SELECCIÓN
REUTEMANN:
LO QUE
NUNCA DIJO
SOBRE WILLIAMS


7-2-78
$ 580.-
Goles
Super-Reportaje Exclusivo
con Lole en Santa Fe:
¿EN SERIO
TE VAS
A RETIRAR,
REUTEMANN?
Busque al equipo nacional en 'GOLES'
FILLOL, JOTA JOTA, MOUZO, BRINDISI, AYALA
JUEGAN EN LA SELECCIÓN PARALELA


CORSA
EXCLUSIVO
"ASI GANE EN BRASIL"
GRAN PREMIO DE BRASIL


CORSA
REUTEMANN
NASHUA
NASHUA



En el libro de Pandolfo, el Lole dice que una de las grandes dificultades de pilotar un fórmula uno

es el intenso calor que se sufre dentro del cockpit, unos 50 grados,

debido a la temperatura del motor que está justo detrás del piloto.


El Gráfico
$ 7,50 m$n. 750
Lo que quiere Labruna para River
ESPECIAL: EL FÚTBOL DEL '74
MARTINI
GOODYEAR
GOODYEAR
7
REUTEMANN: EL DOMINGO, EN EL AUTODROMO, LA GRAN CHANCE ARGENTINA
MARTINI

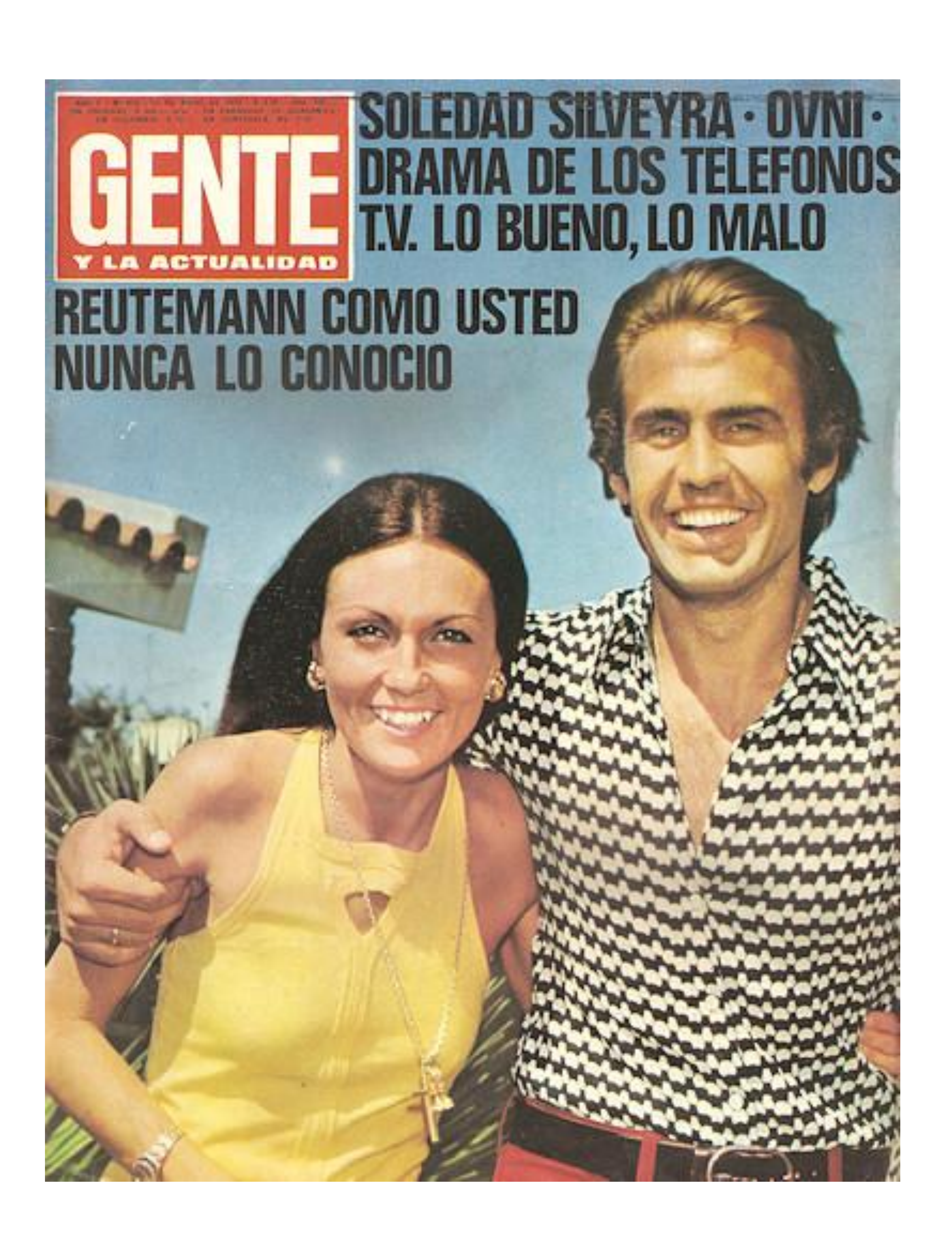


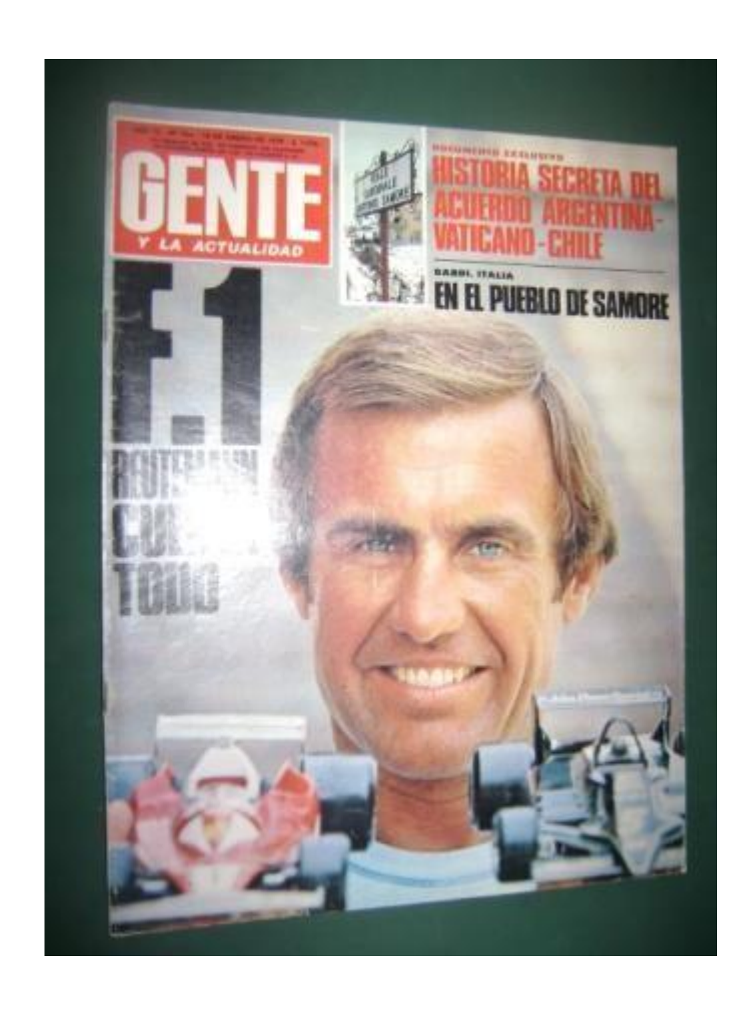
Aquí explica la verdadera razón

por la que no dejó pasar a Jones en Brasil 81 :

había perdido la carrera anterior por un error tonto

y necesitaba ganar en Brasil.


GENTE
Y LA ACTUALIDAD
SOLEDAD SILVEYRA · OVNI ·
DRAMA DE LOS TELEFONOS
T.V. LO BUENO, LO MALO
REUTEMANN COMO USTED
NUNCA LO CONOCIO

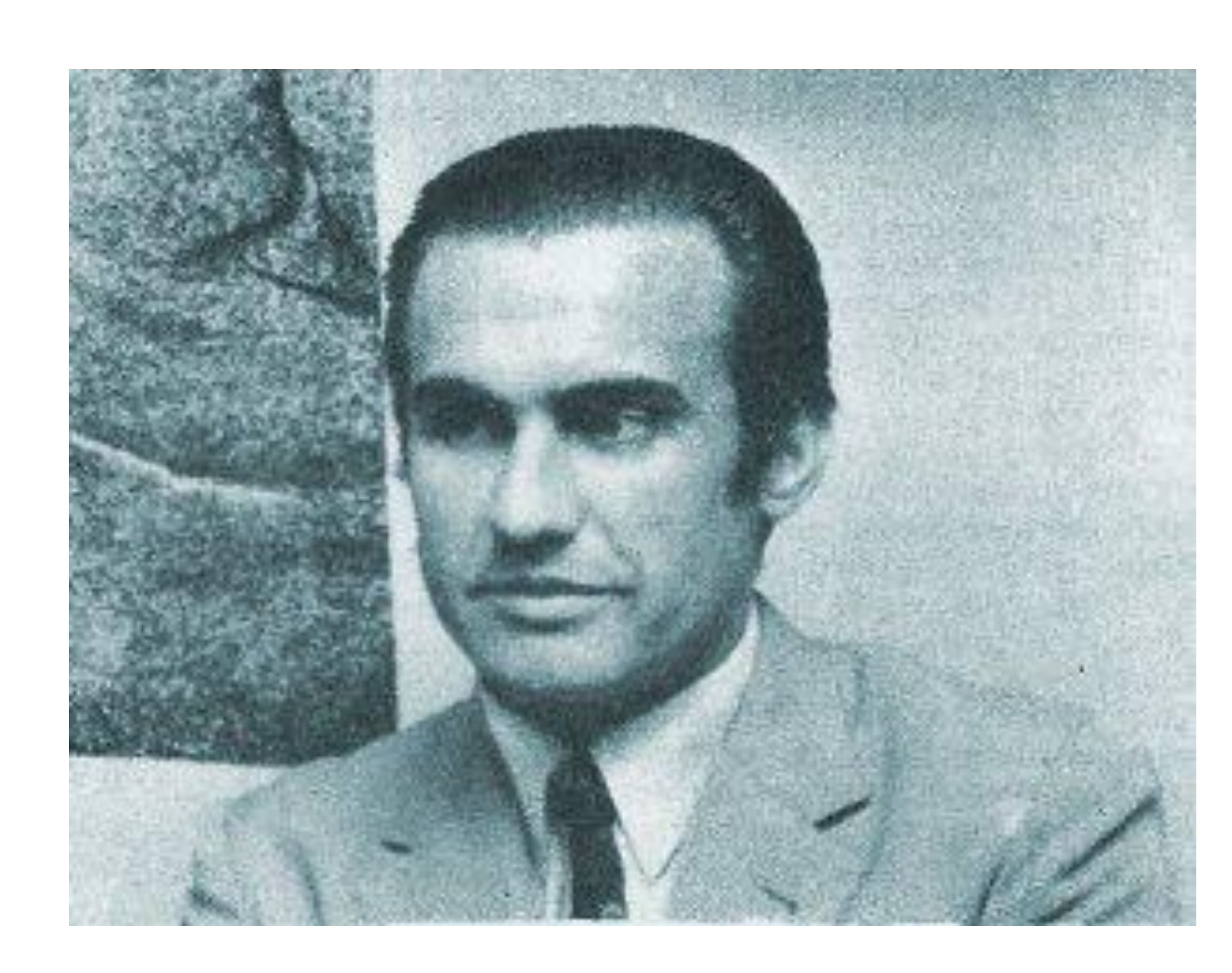

GENTE
Y LA ACTUALIDAD
HISTORIA SECRETA DEL ACUERDO ARGENTINA-VATICANO-CHILE
EN EL PUEBLO DE SAMORE
F.1
TODO






ARGENTINA
TIENE
UN NUEVO
IDOLO
7
brabham






COMPETI
Claro que si...





Felicitado por Colin Chapman :

“Eres el mejor piloto del mundo”

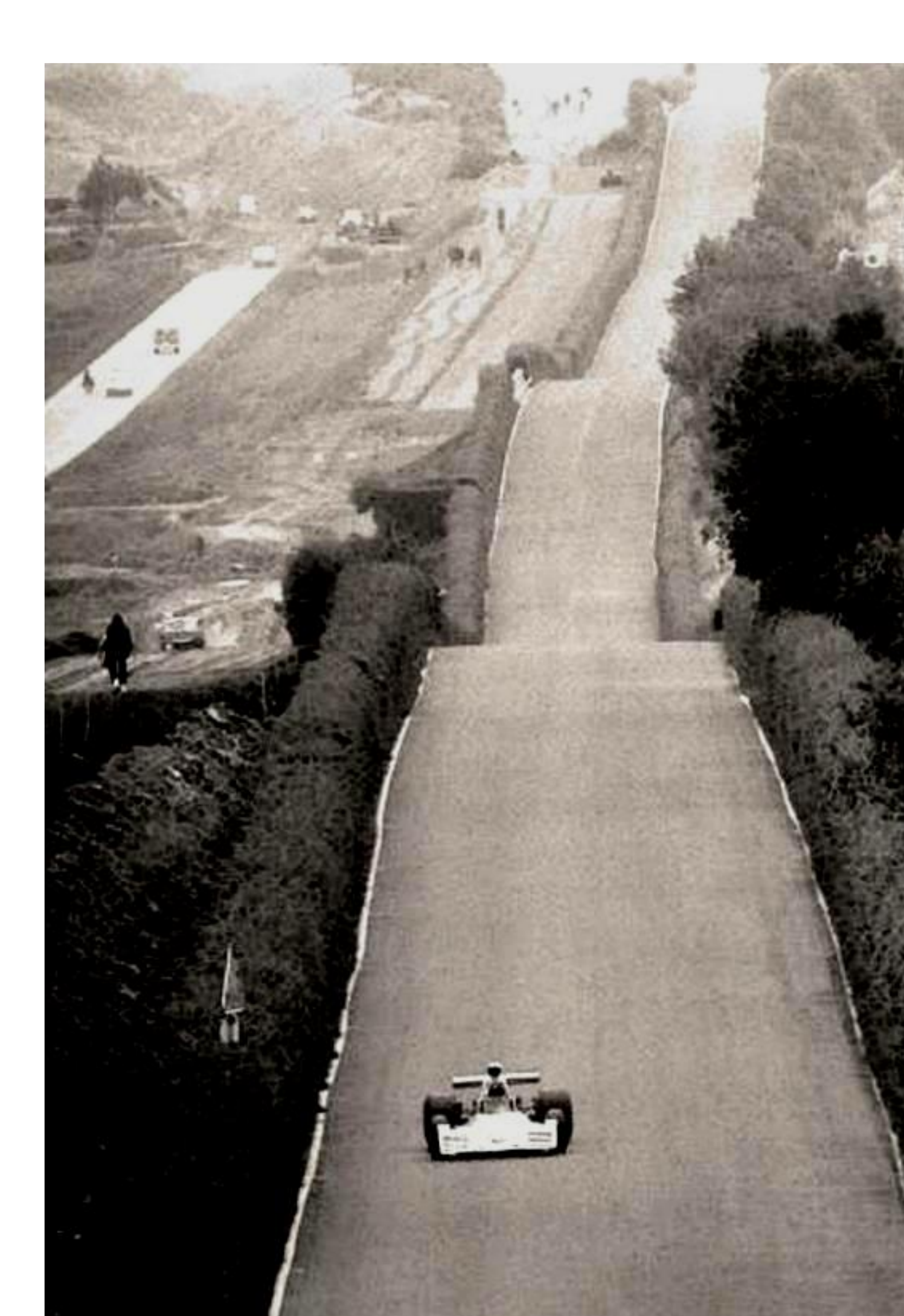
(se lo decía a todos) .



Ese Brabham de forma triangular ...



Nurburgring en 1973.



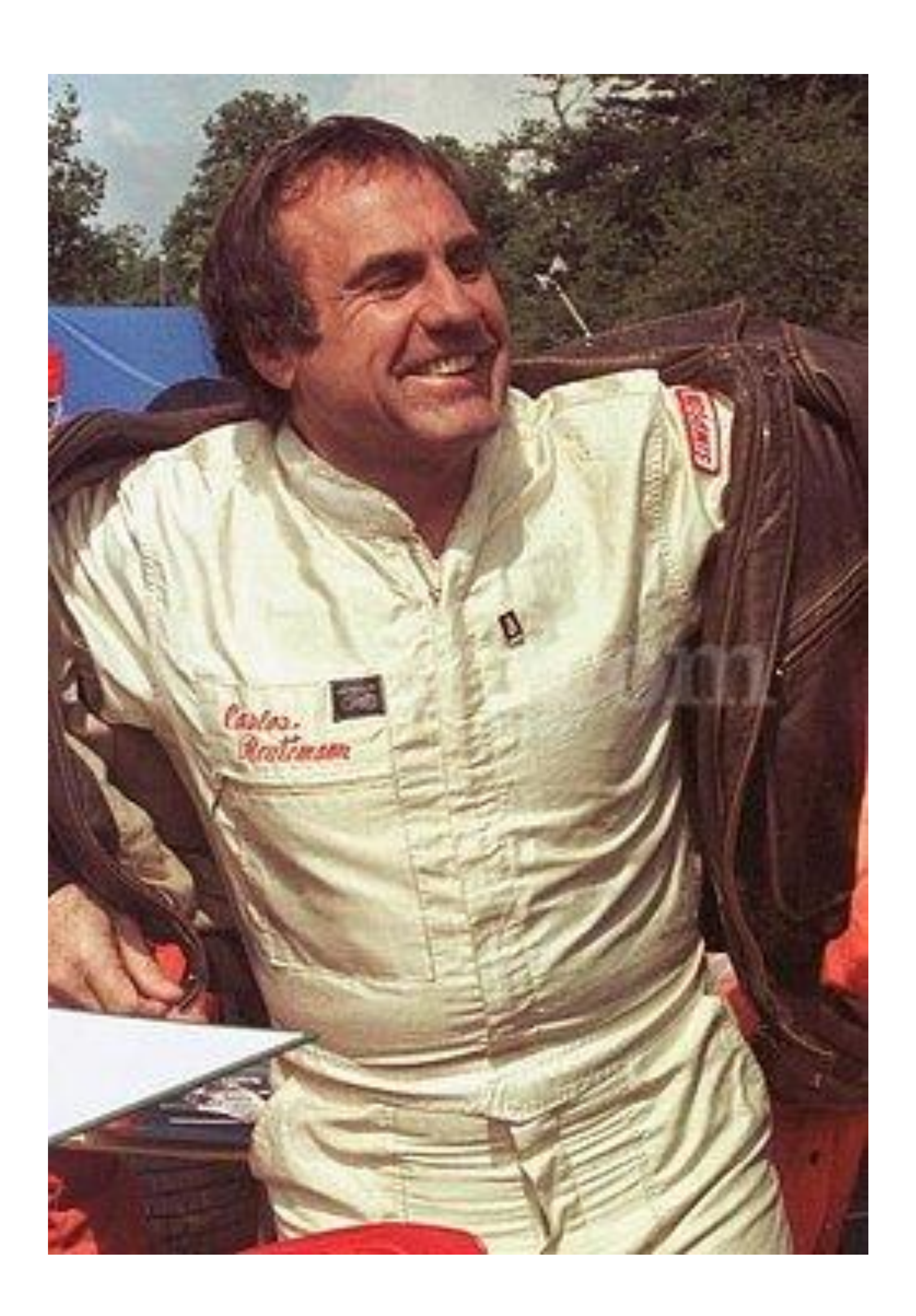
La soledad del piloto de fórmula uno

en Nurburgring

que era un conjunto de carreteras comarcales

hechas a pico y pala

durante el nazismo.







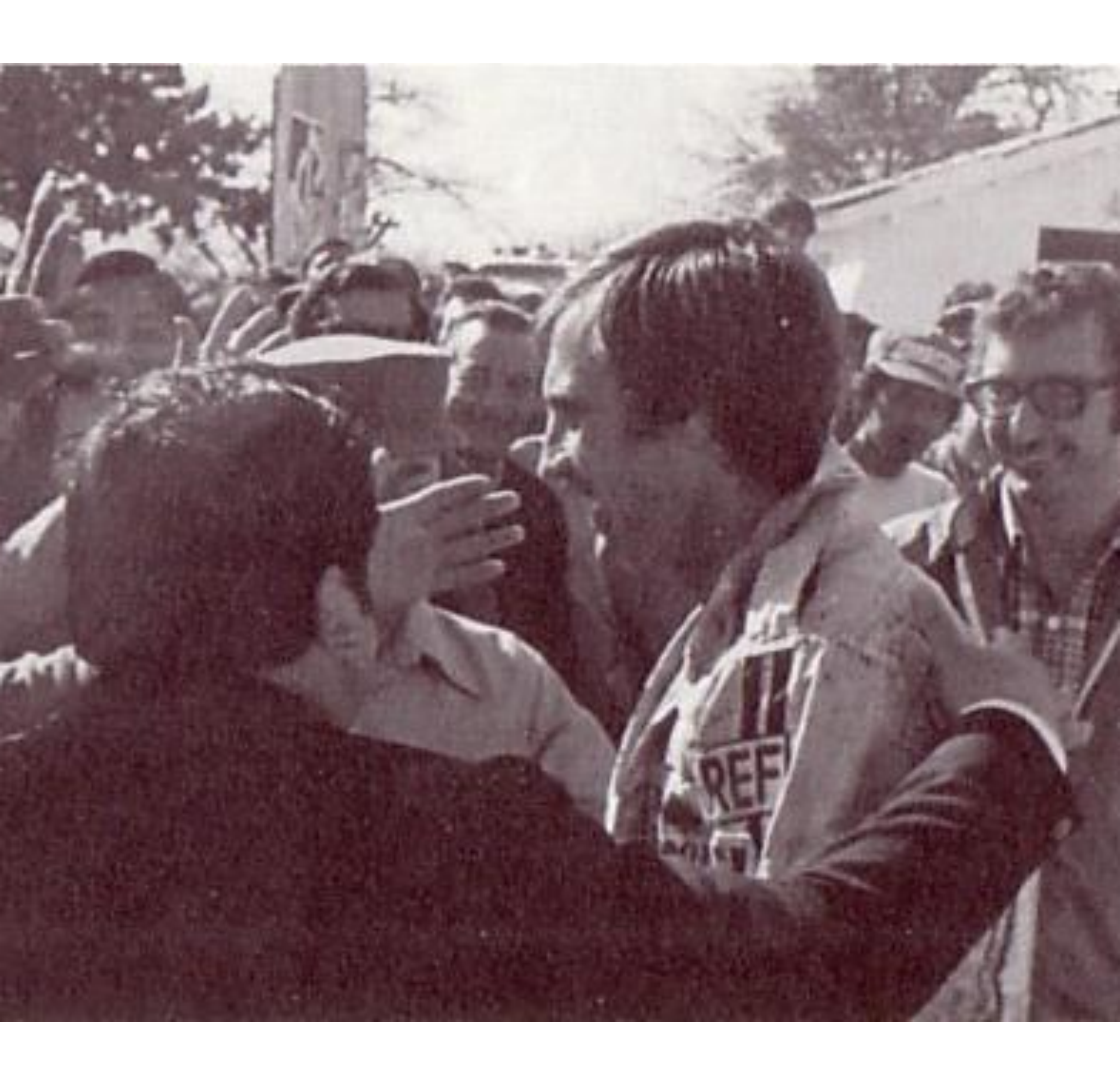
1974.

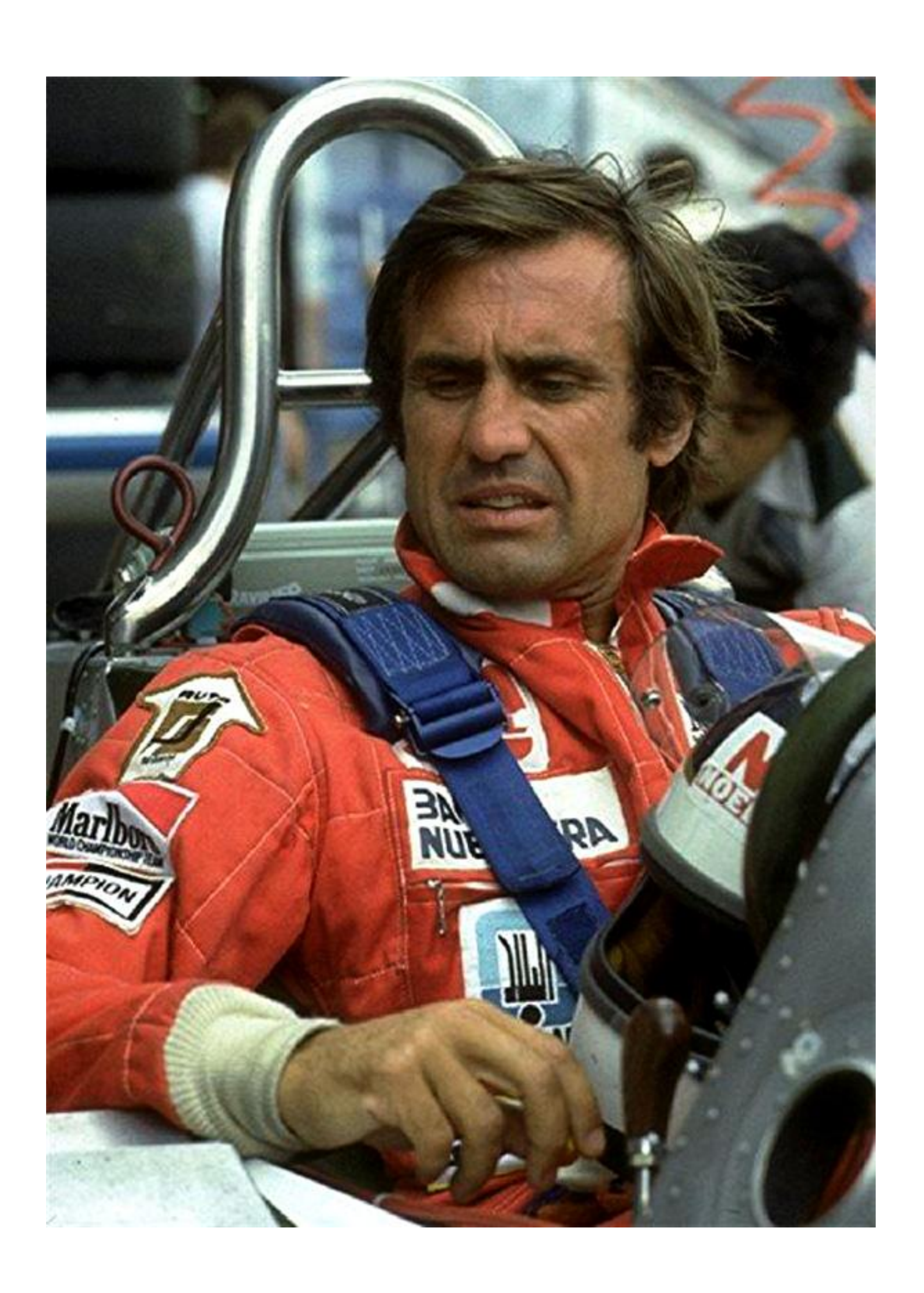


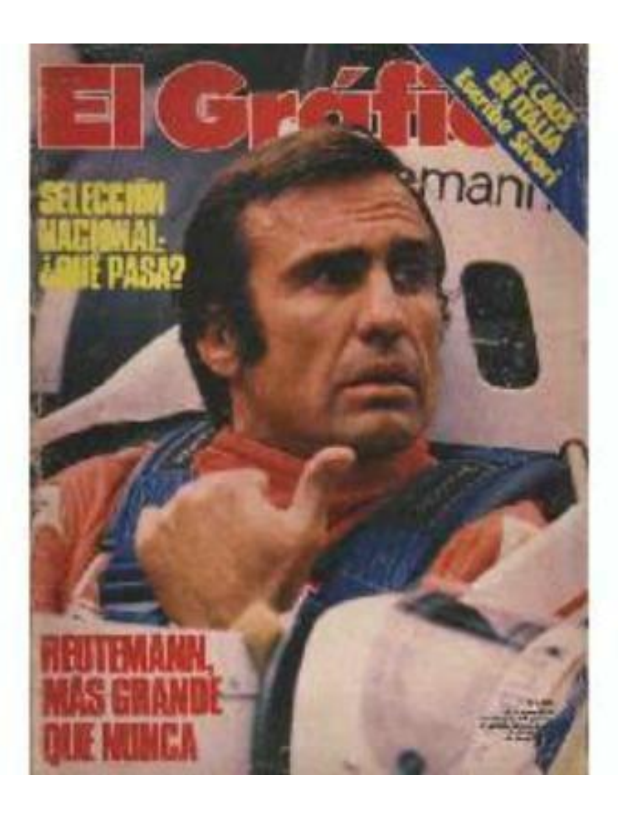
Como modelo publicitario .


"Antes de terminar una vuelta...ya estoy pensando en la que viene."
Peñaflor.
Un modo de ser.


CORFINSA
VIAMONTE
Johnson
NOEL







En Argentina tenían mucha información sobre su piloto nacional,

pero en España casi no sabíamos nada de él.

Las revistas francesas como “Sport Auto”

eran pro-Lauda

y anti-Reutemann.



Brasil 1981, una carrera que no podía regalar como la anterior, a Jones, que no quiso estar en el podio.



Con Walter Rohl.



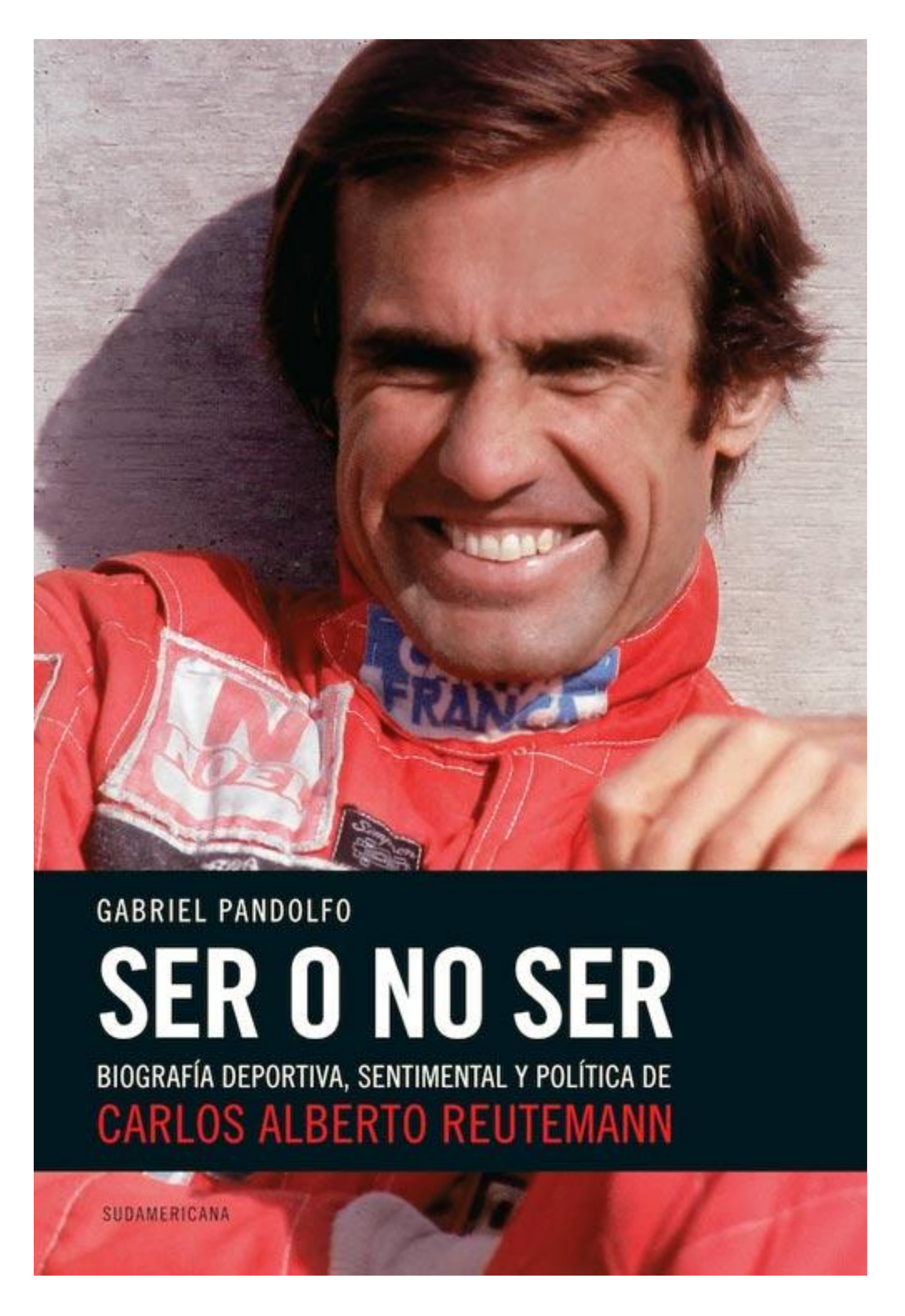
El artista y su instrumento .
Se cuidaba y entrenaba todo el año como si fuera un violinista de concierto o un cirujano de élite , necesitaba estar al máximo de condiciones para pilotar un fórmula uno y ganar, en una actividad donde un parpadeo de un instante podía enviarte contra los raíles y sentir un poco más los reglajes del auto te podía dar una centésima de ventaja.



Las dudas que tenían los mismos argentinos sobre Reutemann.



También en scalextric.



Libro muy bueno, bien escrito y documentado,
dice cosas como que el Lole se come las uñas,
que como político parece Peter Sellers en la película
“Being there” (Bienvenido Mr. Chance) en la que un jardinero simplón llega a ser consejero del presidente de los USA.



El poster que regalaba la revista “Sport Auto” en 1978.



Suecia 1975,

cuando estaba ganando la carrera ,

que perdió por un neumático defectuoso.

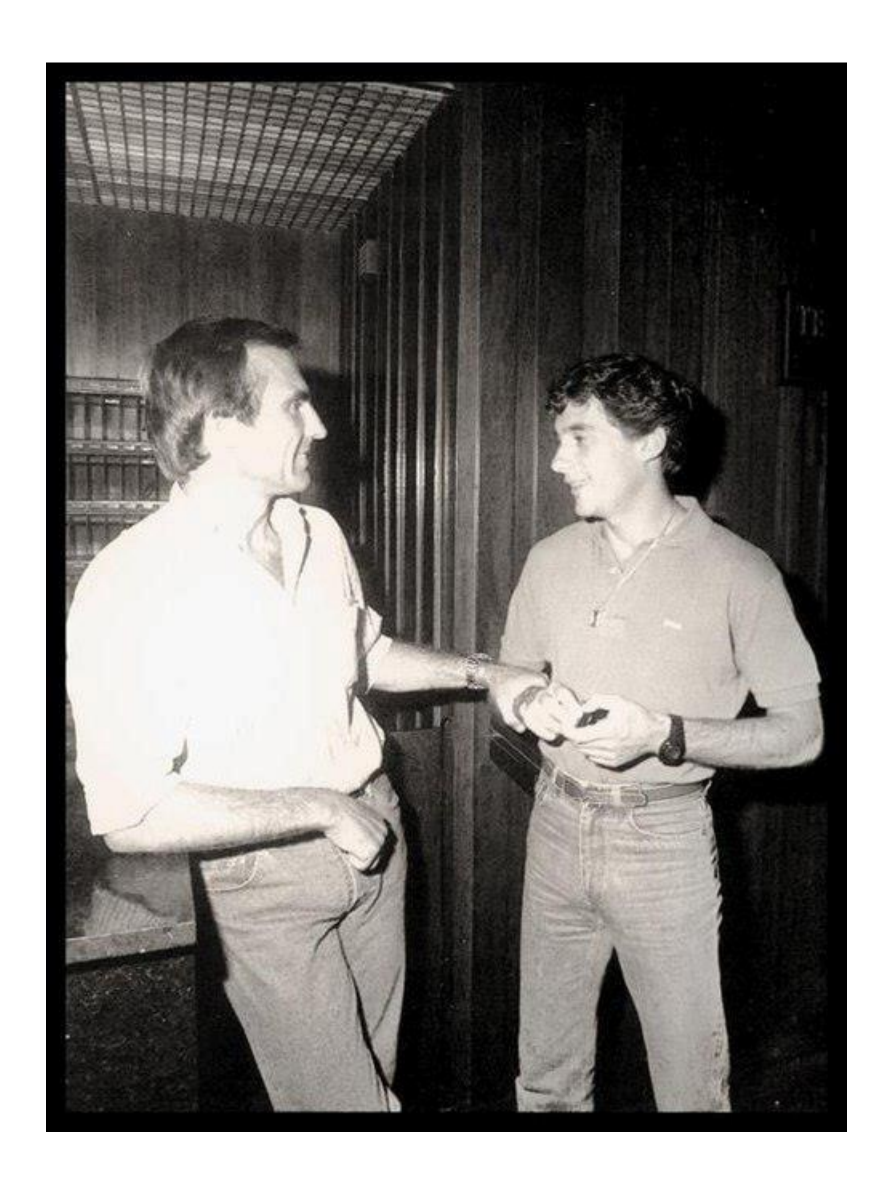


Soledad otra vez tras la carrera.



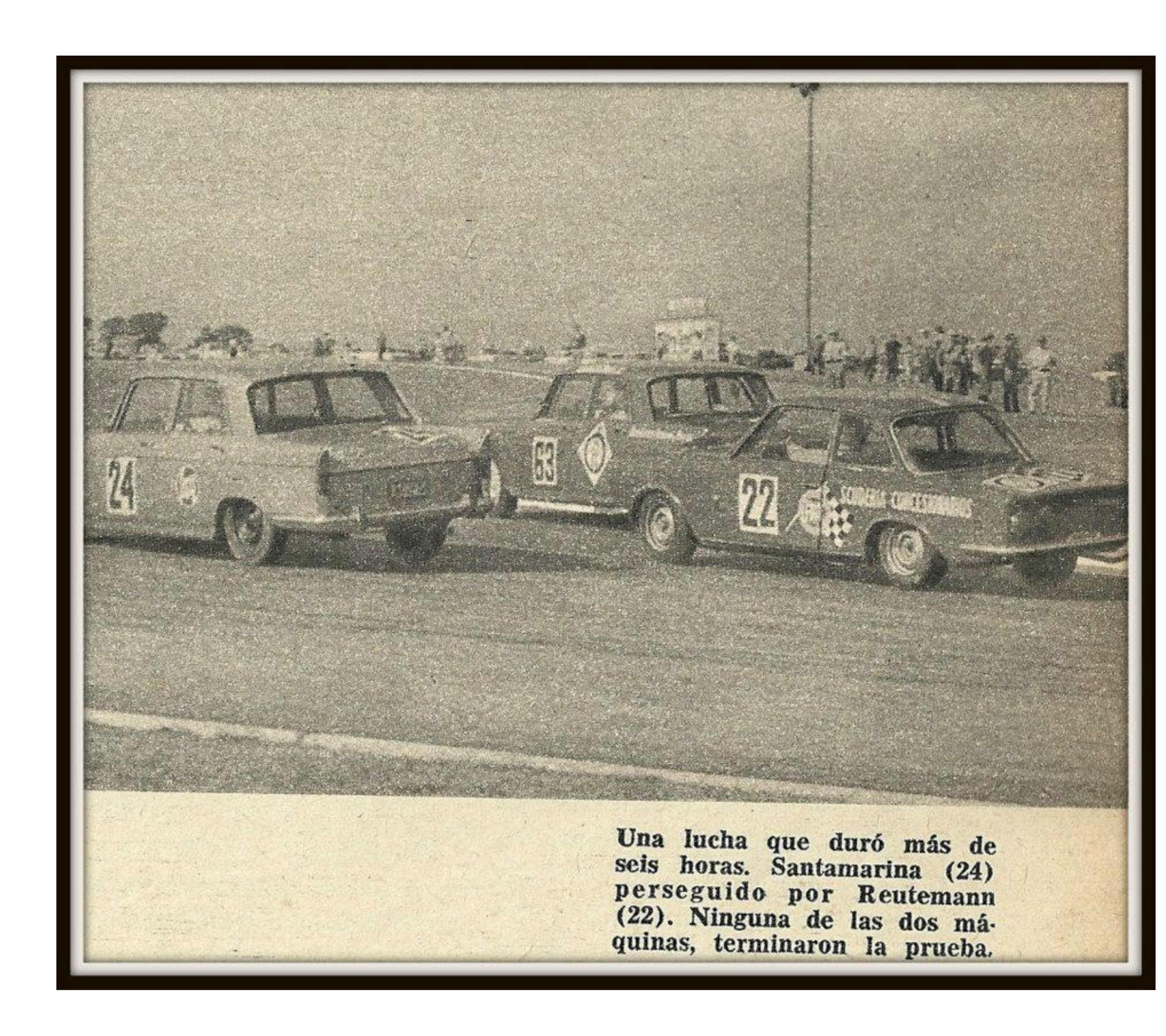
En la granja familiar .

Parece que habían muchas lechuzas por esos lugares , pues le gustaba abatirlas con su carabina , lo cual ponía enferma a Mimicha.





Como salido de una película de los años 20, de Rodolfo Valentino o así.



Una lucha que duró más de seis horas. Santamarina (24) perseguido por Reutemann (22). Ninguna de las dos máquinas, terminaron la prueba.

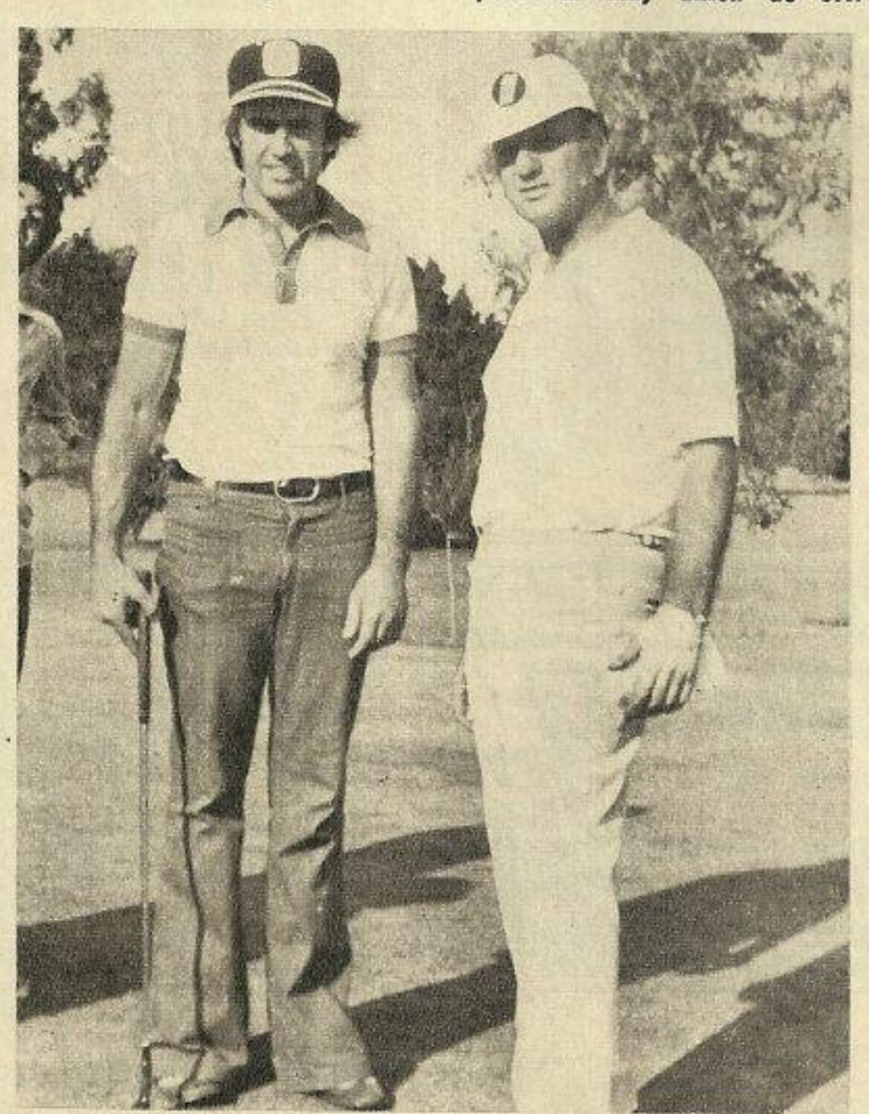
REUTEMANN, DE VICENZO, GOLF....

Un hecho realmente significativo para el deporte de la ciudad de Rosario se registró este fin de semana. La presencia de dos figuras de notoriedad a nivel mundial practicando un mismo deporte. Estamos hablando del campeonísimo "Spaghetti" Roberto De Vicenzo y de Carlos Alberto Reutemann. Con la participación de 49 tercetos se cumplió en los links del Rosario Golf Club la clásica prueba "Laguneada Austral Líneas Aéreas", competencia esta que virtualmente constituye la iniciación del tradicional torneo de golf del Litoral que anualmente hace disputar la institución rosarina.

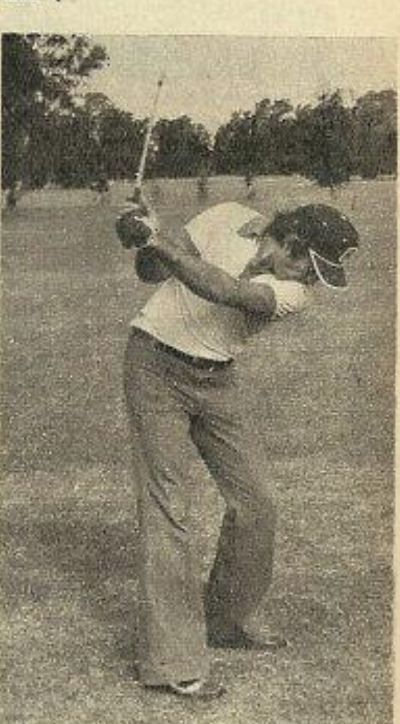
Sorprendido, De Vicenzo, acotó: **"Aflojá ché, que voy a pasar calor; tenía la idea que Carlos era un 22 de handicap pero con sorpresa veo que es un 16 y tiene condiciones para progresar notablemente. Su "máquina" funciona bien".**

Carlos Reutemann, por su parte, manifestaba con mucha satisfacción: **"Es para mí una gran oportunidad la que brinda Roberto. Es un valor indiscutido en el mundo entero y estar junto a él resulta un halago personal muy difícil de olvidar".** Poco después terminaron de recorrer los 9 primeros hoyos con 5 bajo el par. Buen trabajo de ambos y la culminación parcial de una experiencia distinta.

Por supuesto, no se dejó de lado el comentario sobre el automovilismo internacional, manifestando Reutemann, que **lo único seguro por el momento** es la realización del Gran Premio de la República Argentina. **"Me atrevo a decir** —continuó expresando Carlos— **que puede peligrar la temporada por el problema del combustible".**



Carlos Alberto Reutemann y Roberto De Vicenzo, dos figuras bien criollas y de prestigio internacional jugando al golf en equipo en el torneo rosarino. Quintos en la clasificación general.



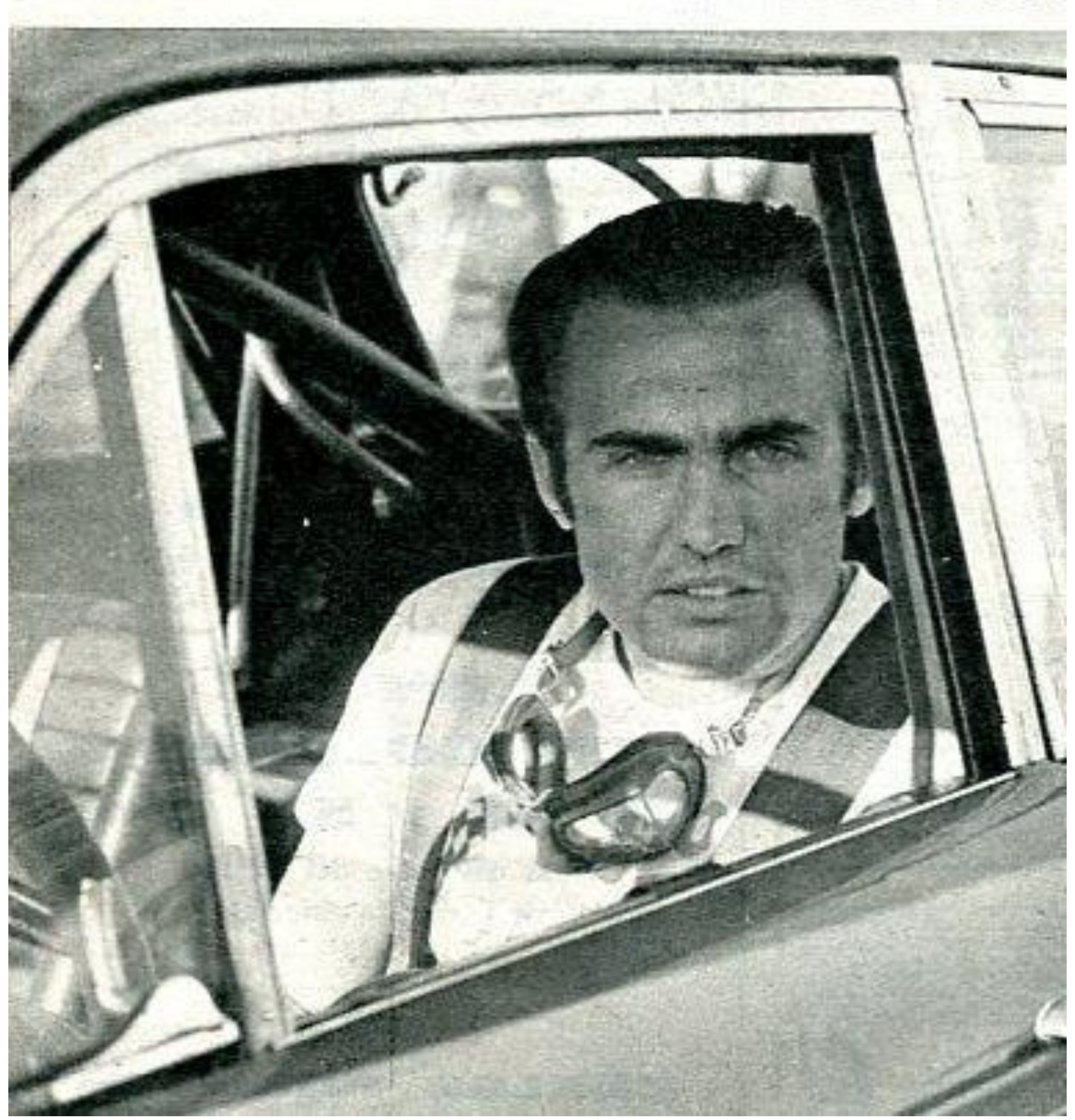
Es archisabido ya el entusiasmo de Reutemann por el golf. Por ello no resulta extraño que se prenda en todas las que pueda.

La clasificación de la Laguneada fue la siguiente:

1º	Ferguson-Premolini-Ruiz	58 hoyos
2º	Núñez-Navarro-Libero	59 "
3º	Camuso-Rossi-Nari	59 "
4º	Rancugni-Meyer-Sowa	62 "
5º	**Molina-Reutemann-De Vicenzo**	62 "
6º	Baravalle-Noguerol-Fidel De Luca	63 "
7º	Sampelli-Arce-Nicolosi	64 "
8º	Rossi-Díaz Green-Monray	64 "
9º	Donadío-Peccrenino-Callao	64 "

EL DEBUT DE REUTEMANN

CON LA TRIBUNA EN EL BOLSILLO...



Casi un adolescente
y ya muy fanático de las carreras de autos.

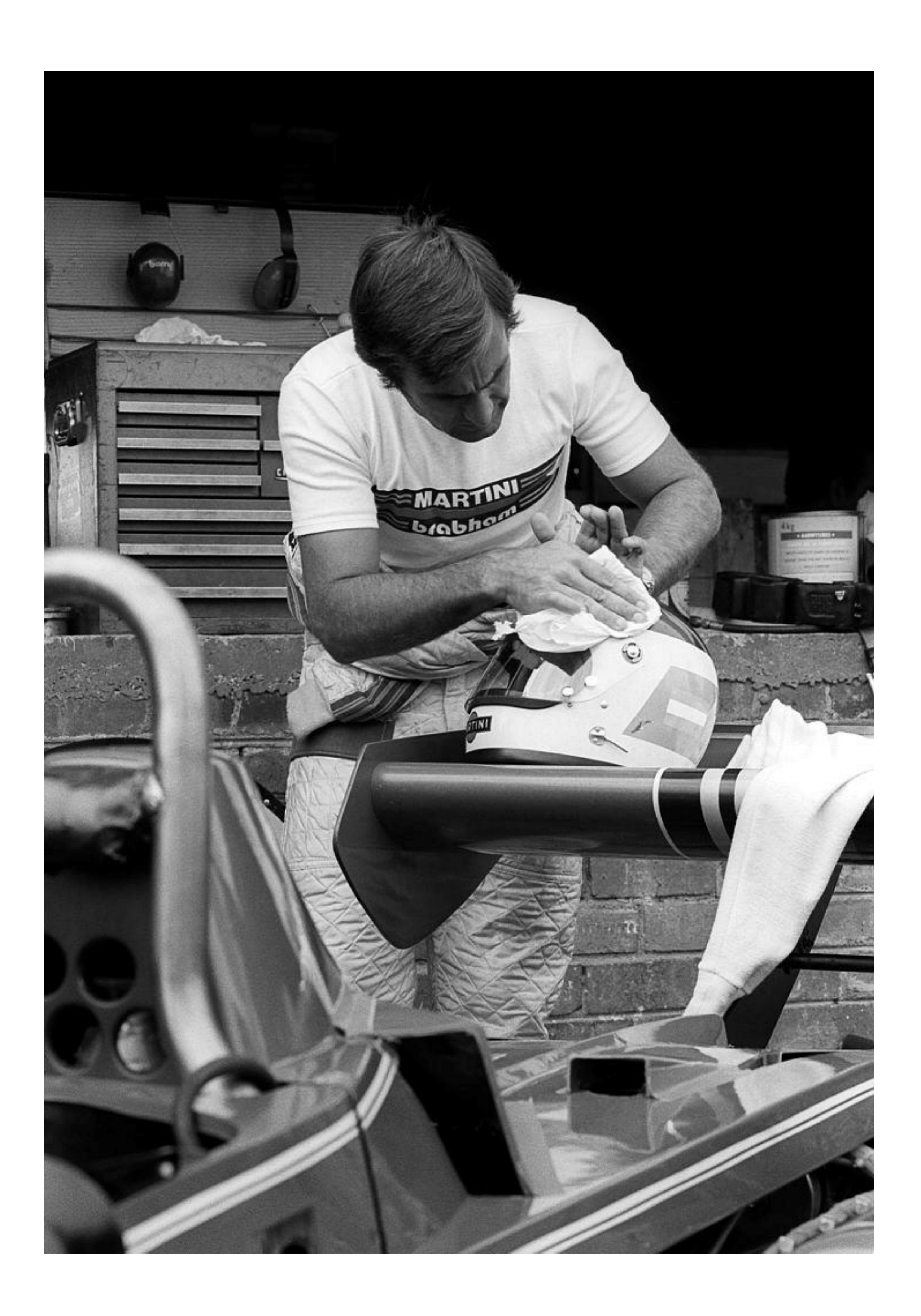


Argentina 1974.



Un Reutemann ausente de todo, totalmente abatido luego del desgraciado accidente con el mecánico Giovanni Amadeo. Su sonrisa no volvió ni con el triunfo.

Destrozado tras el atropello accidental del mecánico de Osella ,
Bélgica ,1981.

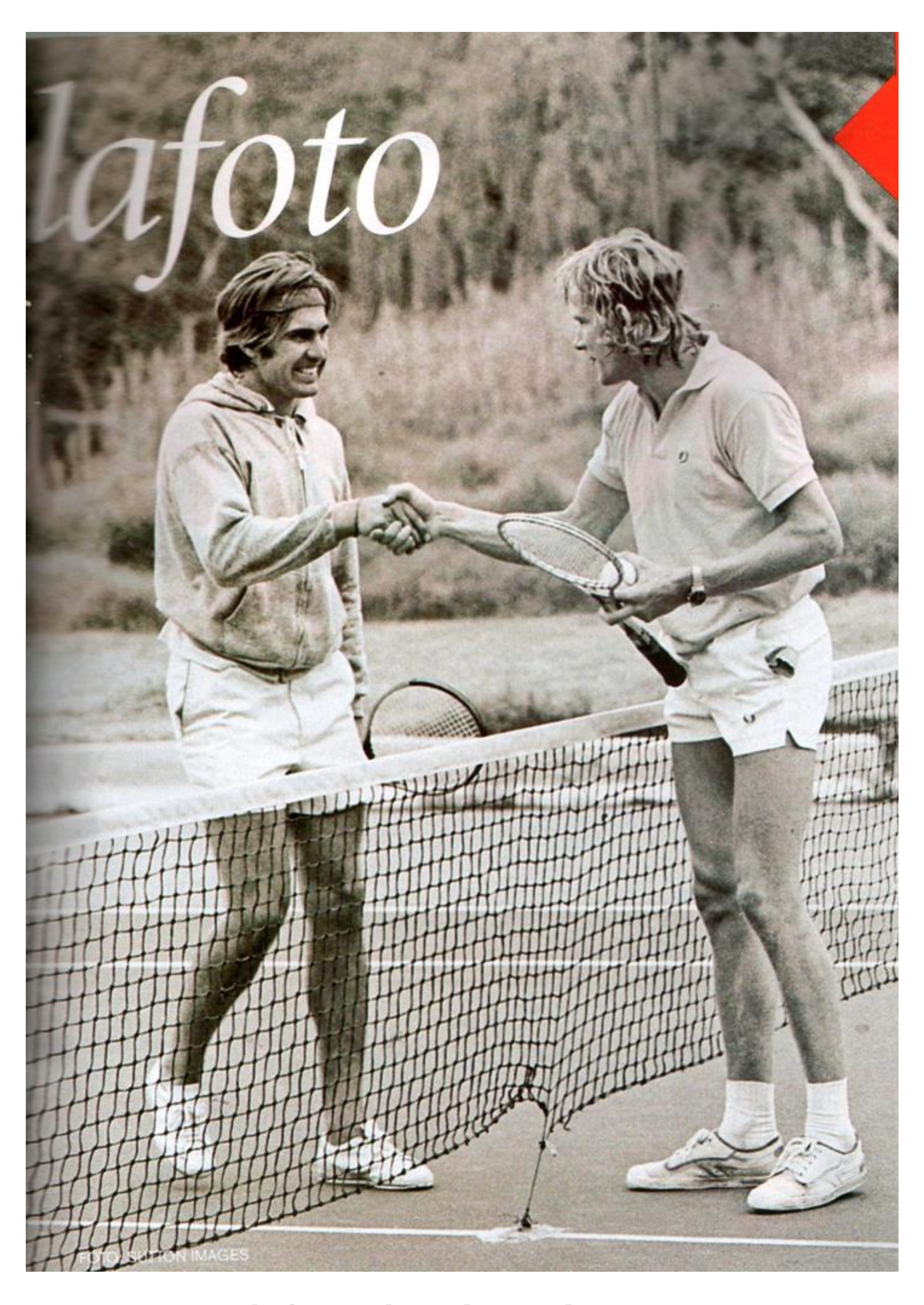

MARTINI
brabham

Este es el trabajo que hacía Piquet en 1974 cuando era el mozo de la limpieza del equipo Brabham

y Reuteman le gritaba cuando no le limpiaba bien el casco.

Piquet se vengaría 7 años más tarde...en 1981.

La temporada 1981 fue bastante esperpéntica, deberían haberla ganado los Renault turbo que eran los autos más veloces pero sus motores se rompían constantemente. Jones y Piquet cometieron varios errores en carreras que no puntuaron y Reutemann , mientras tanto, seguía liderando el campeonato, equivocándose a su vez, quizás por la presión y el desgaste de mitad de temporada, en Holanda al intentar pasar a Laffitte sin casi espacio, en vez de aguantar toda la carrera detrás de él para sumar puntos, en Alemania por romper un motor viejo en vez de aguantar y sumar puntos y en Canadá bajo la lluvia,por salirse de la pista y no sumar puntos. Al final ganó Piquet en la ultima carrera por pura suerte, Reutemann tenía la caja de cambios mal y el mismo Piquet estaba al borde del desmayo en las últimas vueltas por agotamiento pero aguantó milagrosamente, para pasar la línea de meta , desmayarse luego y vomitar.

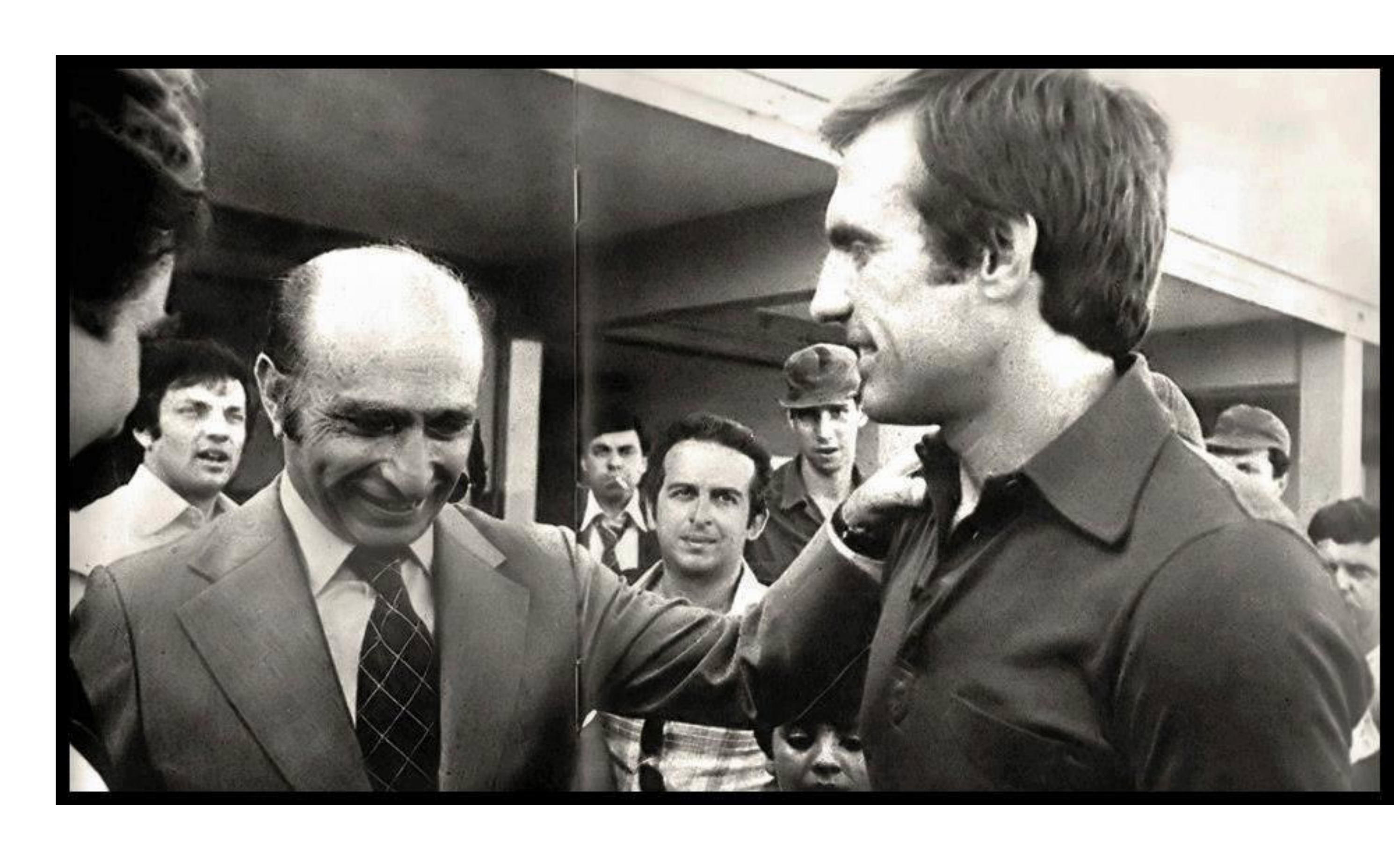


!Con Hunt también jugaban al ... scalextric !


C.A.REUTEMANN
YPF
5

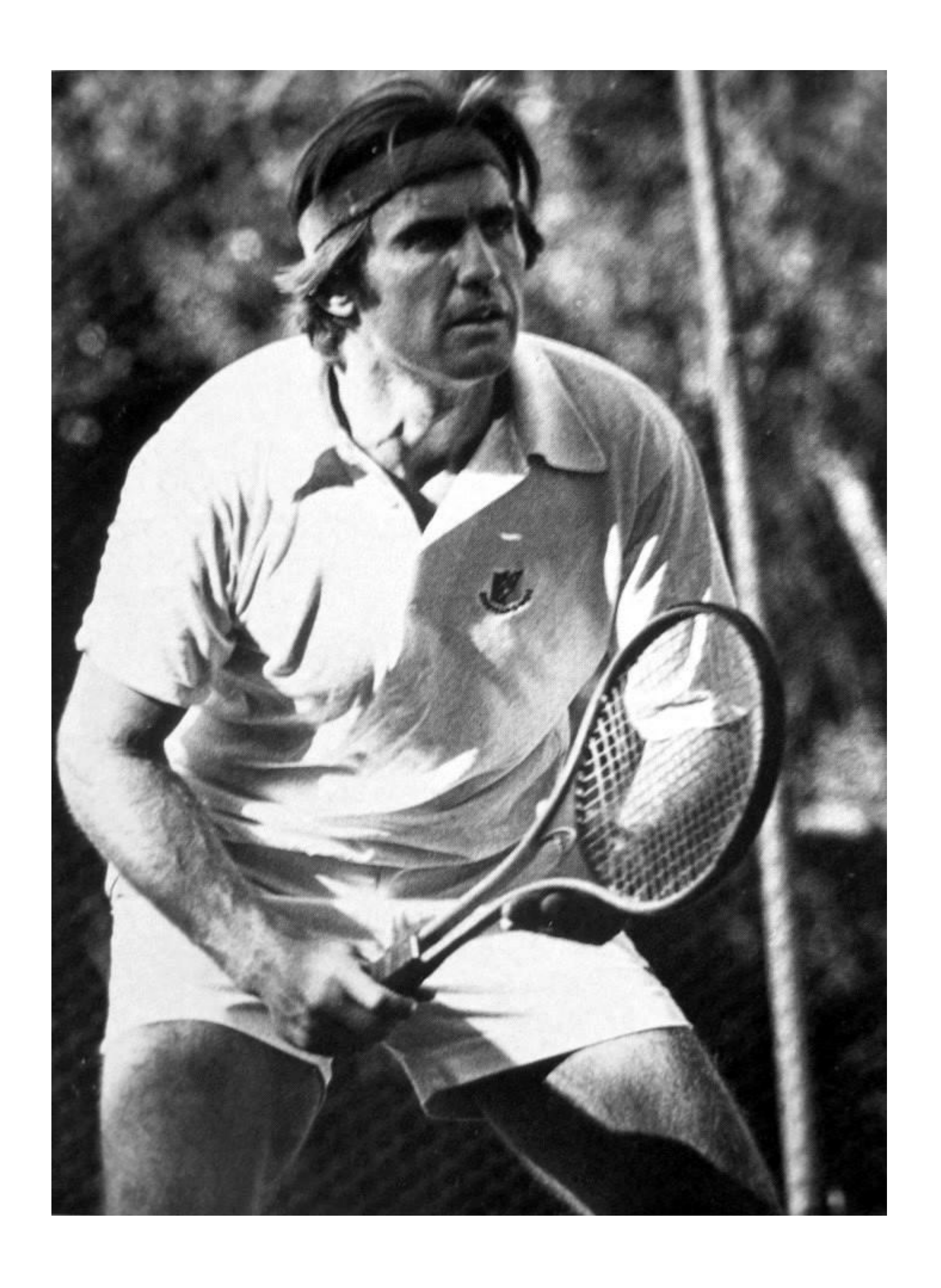


Muy creyente y con un concepto del destino seguramente de origen cristiano.



Fangio siempre dijo de Reutemann

que era un piloto inteligente.



El lindo Lole, como le llamaban de niño, cuando parecía un muñeco, podría haberse dedicado perfectamente a modelo de publicidad.



1971, en la fórmula 2,

cuando vivían " como gitanos".

Y sus hijas lloraban por la noche y no le dejaban dormir.


Alfa Romeo
Campione del Mondo
Marche 1975
MARTINI
Alfa Romeo
FINA
FINA
7
GOODYEAR
MARTINI
brabham
GOODYEAR
FINA


DUNLOP
farmfresh1004



Concentrado antes de la salida,
como si rezara.

Brasil 1977.





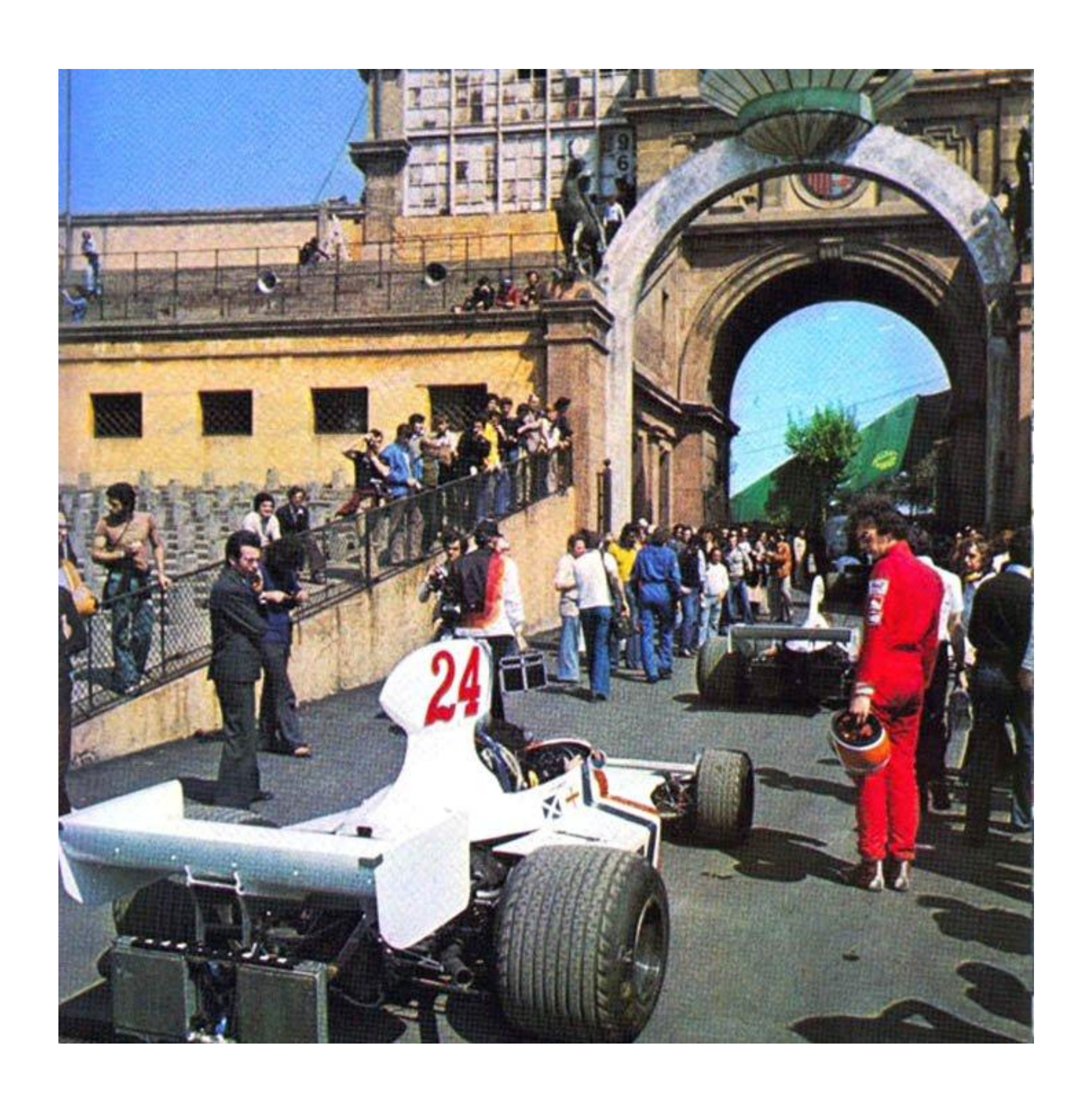
Con Lauda en 1974.



Inconsolable después de abandonar en Argentina 1974 por culpa de un poco de nafta.



Argentina 1974.



MONTJUIC

En mayo de 1975 ,

en plena primavera mediterránea catalana,

cuando esta tierra se presenta más hermosa y exhuberante.

Los equipos llegan al circuito , que está en una pequeña montaña al lado del centro de Barcelona .

El estadio de atletismo sirve como boxes para los autos.

Alan Jones, un debutante australiano, escribirá en su libro de 1981 :

“Me hizo una gran impresión el estadio, parecía romano y nosotros parecíamos los gladiadores “.

Estábamos en 1975,

el dictador Franco era un anciano moribundo

y el país, aunque estaba totalmente controlado por los franquistas,

ya iba a la deriva,

con la “chapuza” (las cosas que se hacían mal, improvisando, a última hora y como en un país tercermundista)

que se había adueñado de España en esos últimos años de la

dictadura militar.

En ese contexto llega esta carrera de Fórmula Uno en Barcelona.

Los organizadores, muy franquistas,

empiezan a pelearse con los pilotos y los dueños de los equipos ya el viernes .

Los pilotos y sus mecánicos ven que los guardaraíles están mal puestos,
en algunos faltan las tuercas y otros están mal atornillados.

Los pilotos ya llegan a Montjuic con una prevención contra este circuito,
al que consideran muy peligroso

porque los autos de fórmula uno ,

en los dos años que han pasado desde la última carrera aquí,

han adoptado neumáticos y alerones más grandes y la velocidad en curva se ha incrementado.

Montjuic ya no sirve para la fórmula uno de 1975,

es demasiado peligroso.

Además, los pilotos ven que los guardaraíles están mal puestos.

Van a hablar con los organizadores

y durante la noche los equipos de obreros colocan bien los guardaraíles,

ayudados por algunos mecánicos de los equipos.

Pero los pilotos siguen descontentos a la mañana siguiente,

exigen que se coloquen dos chicanes ,

una en la curva del Estadio y otra en la curva Sant Jordi ,

los dos puntos más rápidos del circuito

y donde un auto podría salirse del trazado

y chocar contra el público,

que además está demasiado cerca de la pista.

Los organizadores se niegan a hacer nada.

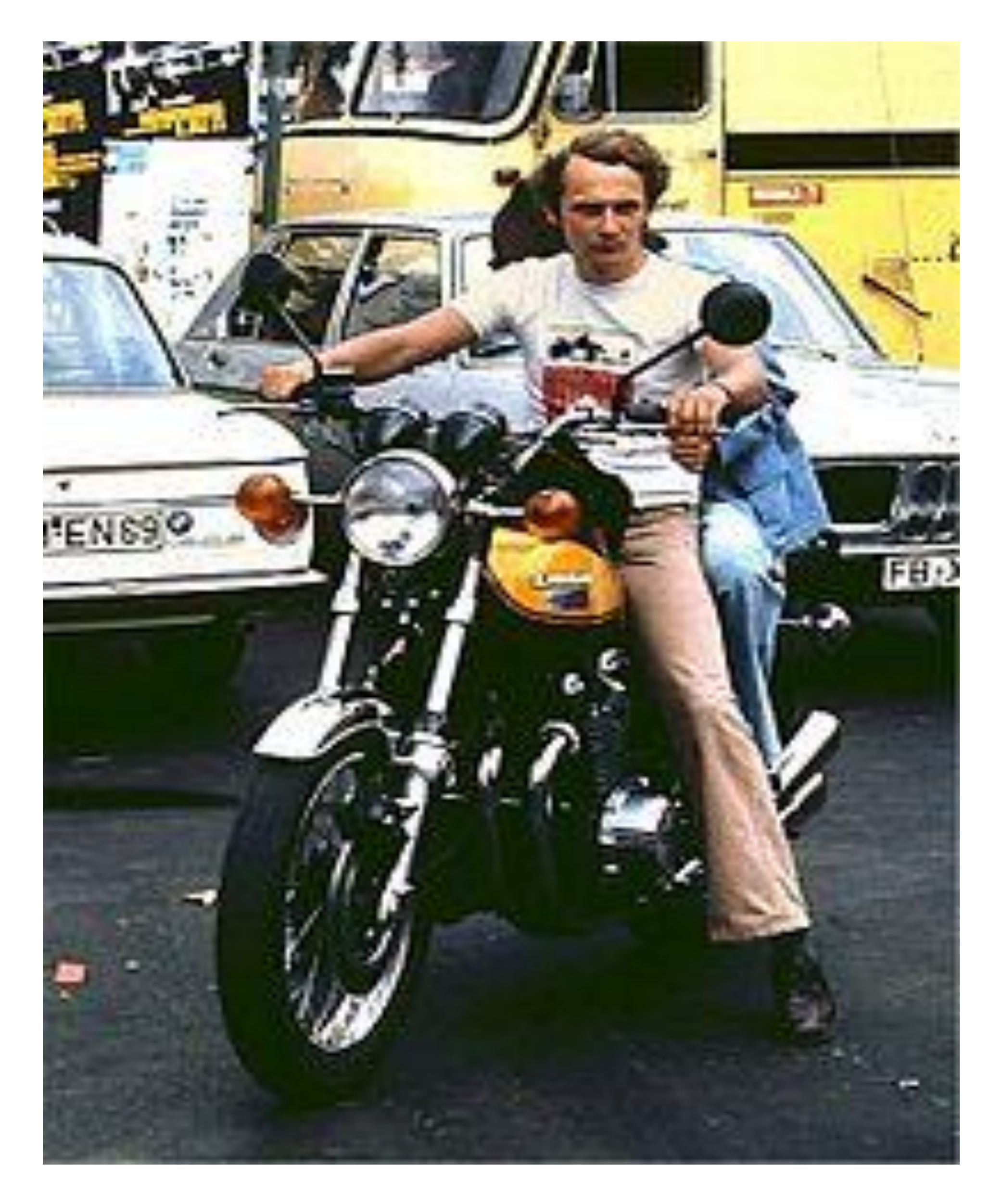
Por un lado, son fanáticos de este circuito y no quieren modificarlo en absoluto,

están tan “enganchados” a Montjuic que no se dan cuenta de lo peligroso que es.

Por otro lado, como franquistas que son,

consideran que la profesión de piloto de carreras consiste en jugarse la vida en circuitos peligrosos

y que los pilotos no tienen derecho a quejarse .



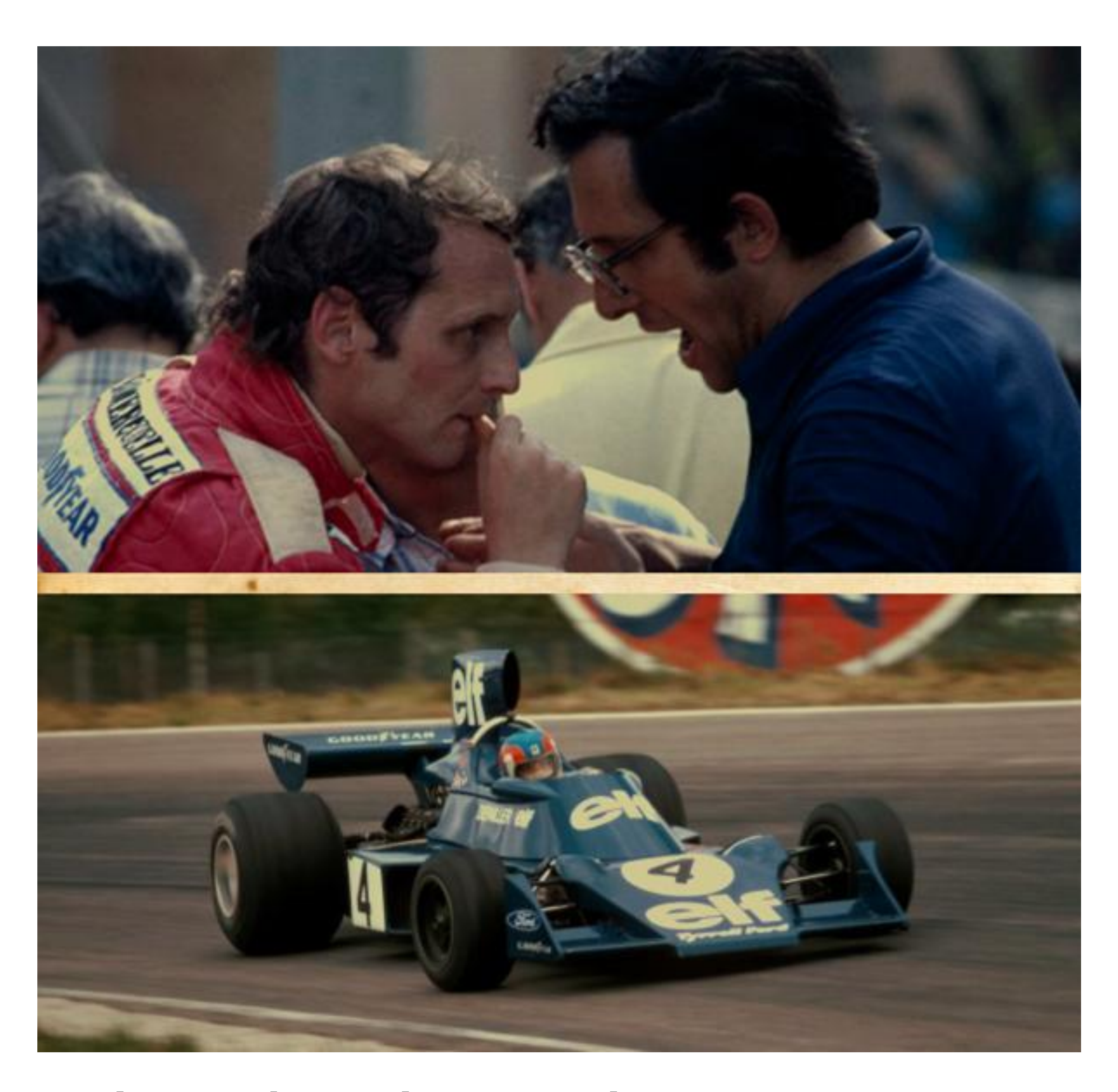
Lauda en sus mejores años.

Hunt y Scheckter , sudafricano de origen lituano ,vencedor enla carrera anterior.





Pace, Lauda, Watson , Mass, Fittipaldi, Jarier.



Lauda y Forghieri , el ingeniero de Ferrari.

Depailler y su Tyrrell

(curiosamente los apellidos “Depailler “ y “ Reutemann” quieren decir lo mismo, en francés y alemán :
“ el chico que amontona el heno en el pajar “).



Reutemann con el ingeniero de Brabham , Murray .



Pace gana en el Gran Premio de Brasil unos meses antes.

Los mejores pilotos en las carreras anteriores :

Pace, Reutemann, Lauda, Hunt .





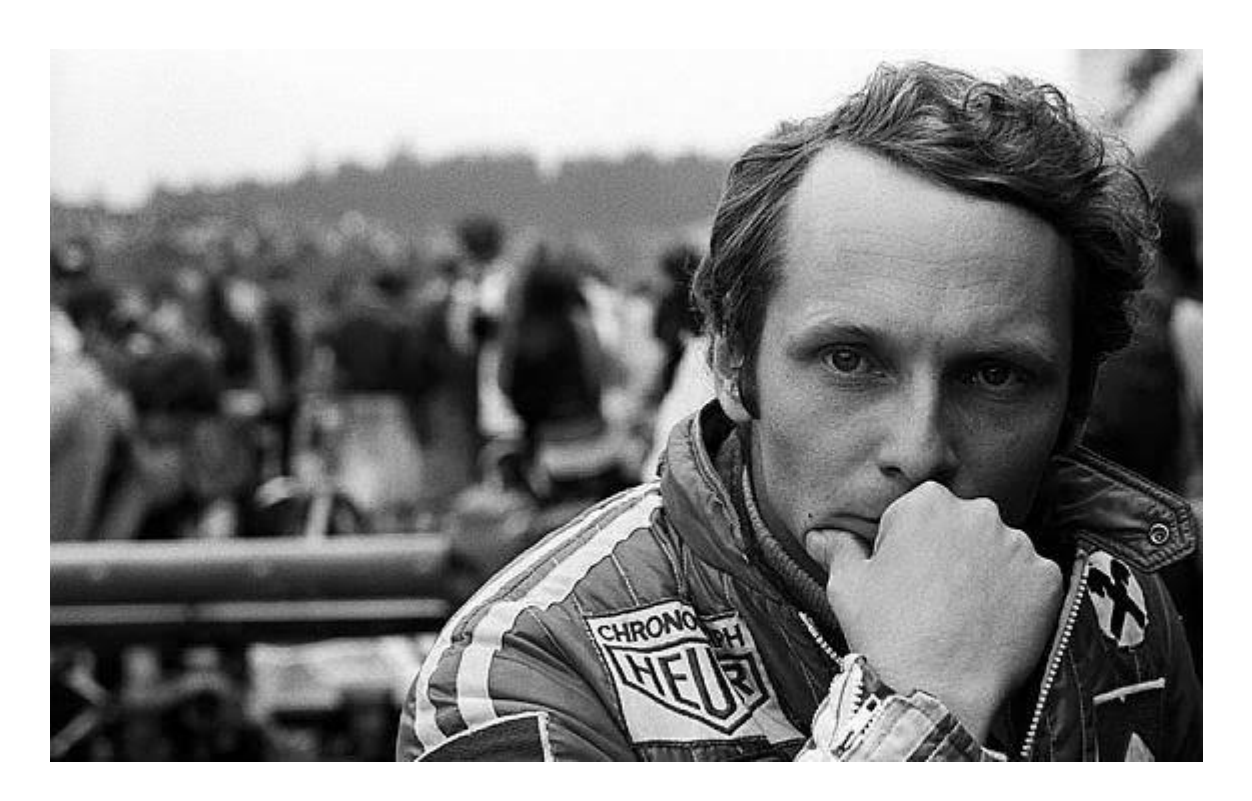
Lauda y Reutemann .

James Hunt en su ambiente .Vivía a tope la vida al estilo años 70.





Carlos Pace con Ecclestone.



Lauda, nieto de un emigrante gallego en USA e hijo de un norteamericano capitán de la aviación USA destinado en Austria, casado con una rica heredera de empresas papeleras,

corría en autos con la oposición de su familia,

tuvo que pedir un préstamo bancario para llegar a la fórmula uno y decia que en su familia austríaca todos sus miembros siempre habían sido gente importante del país

y que él estaba obligado a serlo también.

Fue en ese año 1975 cuando empezaron a llamarlo : “la computadora” .

Estos pilotos jóvenes de 1975 chocan frontalmente con los franquistas de la organización de Montjuic (como también le pasaba a la nueva generación joven de españoles).

Los pilotos, algunos de ellos medio “hippies “ y play-boys , como Lauda y Hunt,

reaccionan mal ante la prepotencia de los organizadores,

sobretodo porque muchos de los pilotos proceden de países europeos democráticos

y les cae fatal el estilo franquista de los organizadores.

Los pilotos amenazan con no correr si los organizadores no instalan dos chicanes en el circuito.

Por su parte los organizadores reaccionan como reaccionaban en esos años todos los franquistas :

amenazan con retener los autos y con llevar a juicio a los equipos y los pilotos por incumplimiento de contrato,

enviando a la policía franquista a precintar los autos.

Fittipaldi, Lauda y Reutemann son los pilotos más críticos con el

estado del circuito.

Reutemann está preocupado por la posibilidad de que un auto choque contra el público en la parte más rápida del circuito (el estadio) .

Fittipaldi propone no correr el gran premio .

Lauda se lleva muy mal con los organizadores,
a los que no aguanta su estilo de “ordeno y mando” típicamente franquista . De hecho, Lauda también se llevaba mal con Enzo Ferrari por lo mismo (lo llamaba “ un capo de la mafia”).

Hay que decir que unos meses antes el entonces inspector de circuitos de la FIA, Jean Pierre Beltoise,

había dado el visto bueno a Montjuic,

equivocándose totalmente pues debería haber exigido a los organizadores que instalaran al menos una chicane en el Estadio.

El sábado (tal y como recoge un reportaje de “Informe Semanal” para la TVE , con Javier Basilio)

siguen las discusiones entre los pilotos y los organizadores.

Finalmente, ante la amenaza de judicialización del asunto por parte de los organizadores,

los directores de los equipos ordenan a sus
pilotos que salgan a entrenar .

Fittipaldi rueda a baja velocidad y luego se va el circuito.

Dice que no va a correr el domingo,

se lo puede permitir porque es el campeón del mundo vigente

pero los otros pilotos se ven obligados a correr , de mala gana.

Lauda y Regazzoni de “Ferrari” se aprovechan de la situación para salir a ganar la carrera

y marcan los mejores tiempos en los breves entrenos que se pueden correr el sábado.

Reutemann y Pace, del equipo “Brabham” ruedan a bajo ritmo

y registran los dos el mismo tiempo,

en las últimas posiciones de la parrilla.

Los otros pilotos salen a entrenar y al final de la sesión ,

la parrilla de salida resulta muy extraña,

con pilotos de tercera fila en las primeras posiciones.



Fotos muy reveladoras de esos días,

con la policía franquista presente por todo el circuito

y los raíles mal colocados .


http://driverphoto.foroactivo.com




Instalaciones de Atletismo
"Joan Serrahima"
Complejo deportivo
Campo de Futbol
"Julià de Capmany"

Algunos mecánicos de los equipos ayudaron a poner bien las tuercas de los raíles.

Es posible que todo fuera un sabotaje por parte de los obreros que debían colocar los raíles,

en esos días los comunistas, que estaban muy perseguidos por la policía franquista,

estaban muy infiltrados clandestinamente entre los obreros españoles

y lideraban la única oposición organizada que existía en España contra el franquismo.

Es posible que los obreros colocaran mal los raíles a propósito

para fastidiar a sus patronos, los organizadores de la carrera.


elf Team Tyrrell
elf Team Tyrrell



Lauda inspeccionando los guardaraíles .

Ese año Lauda lucía su mejor forma, va a ganar el campeonato de 1975

y todavía queda lejos su accidente de un año más tarde con un tractor que le fastidiará unas costillas

y su todavía peor accidente en Nurburgring que le afeará el rostro.

Por esos días, Lauda llevaba una vida de play-boy como James Hunt

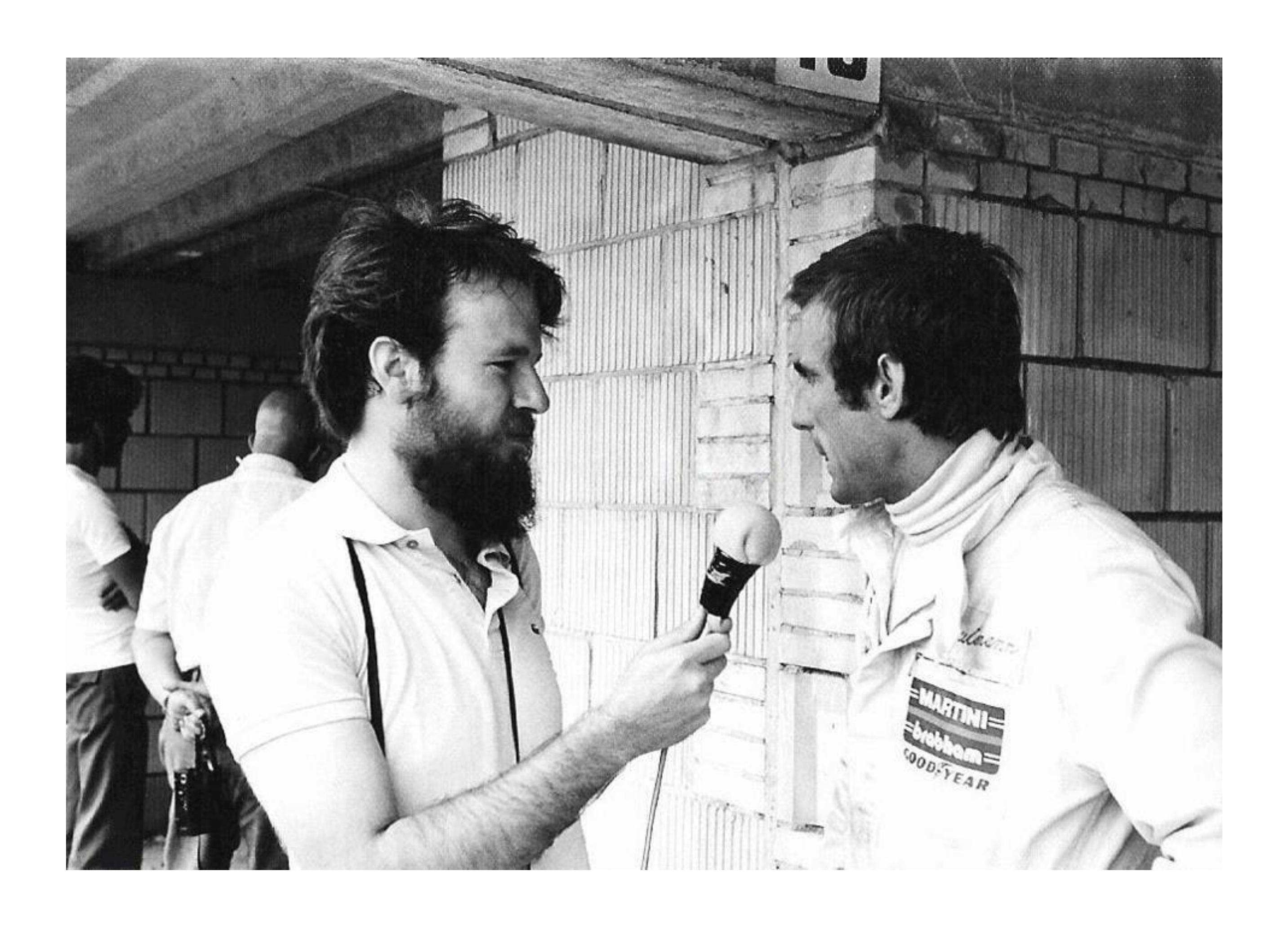
y según explica Alan Jones en su libro de 1981 :

“Lauda se paseaba por los boxes como si fuera un oficial de las SS,

sin hablar con nadie ni mirar a nadie,

todo lo contrario de Reutemann que era el piloto más agradable”.





Javier del Arco, el gran periodista del motor,

entrevistando a Reutemann.



Fittipaldi solamente dará algunas vueltas en los entrenos,

a baja velocidad

y luego se irá a su hotel.

El domingo no se presentará en la carrera.

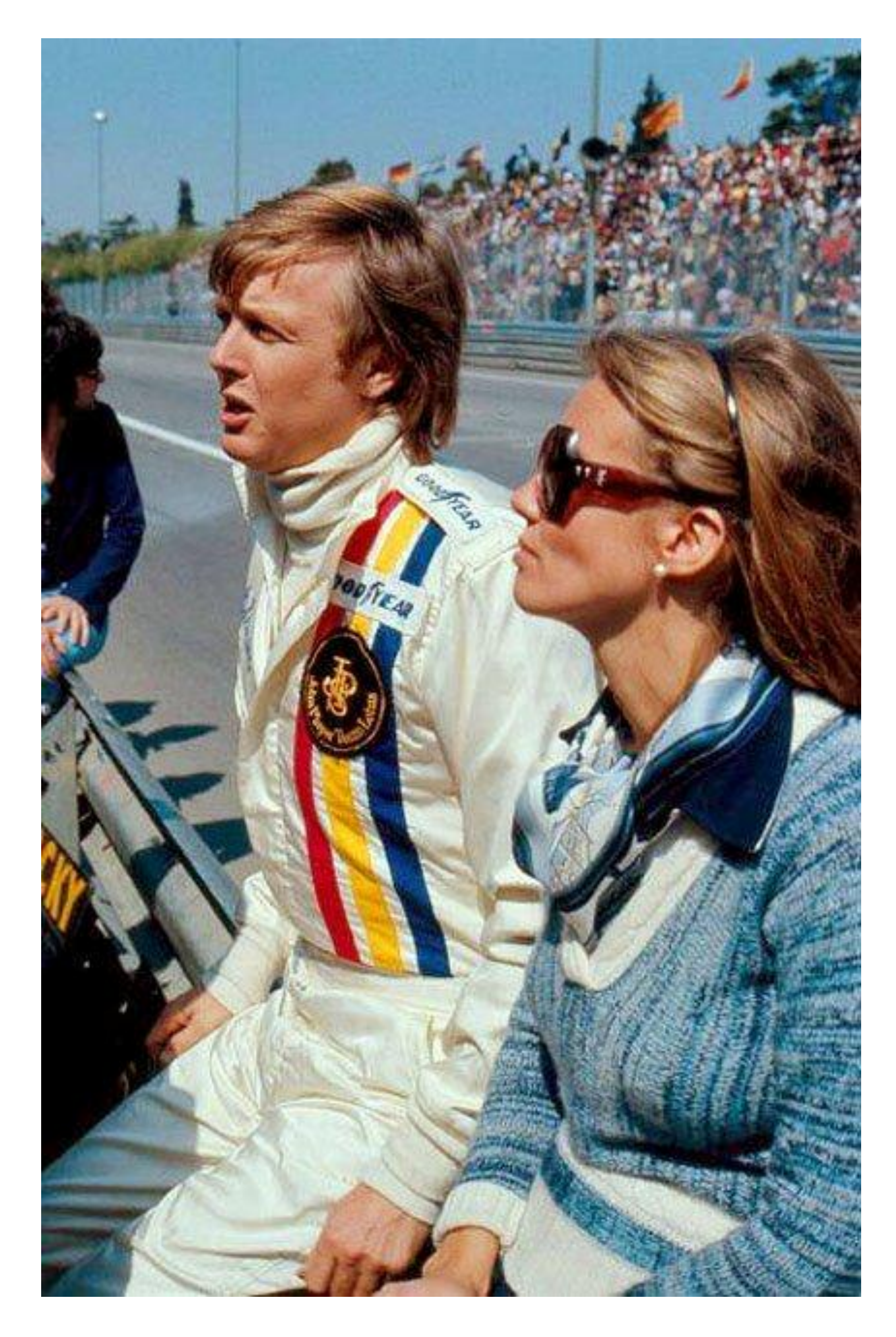
Fue el único piloto consecuente con su pensamiento
de que el circuito era demasiado peligroso,

él que había ganado la carrera de f- 1 aquí en 1973.

Foto de Fittipaldi y Cevert en el podio de Montjuic en 1973, junto al entonces Príncipe y los jerarcas franquistas.







1975 : Ronnie Peterson con su esposa en la recta de salida,
era el piloto preferido por los periodistas españoles
y por el público,

porque era muy espectacular .



Rolf Stommelen era un piloto alemán de segunda fila

que corría para el equipo de Graham Hill : “Embassy” .

Sin quererlo, se convirtió en el involuntario protagonista de lo que sucedió el domingo.

Gracias a los entrenamientos tan extraños del sábado, Stommelen salía en una buena posición en la parrilla de salida.



Tony Brise era otro piloto debutante ese día en Montjuic.

En esos años, en España había la noción de que las carreras de autos y motos eran un deporte muy peligroso, para locos.
Desde el accidente en los años 50 del aristócrata y play-boy Alfonso de Portago en las Mil Millas italianas, donde murieron 12 personas además del piloto , en la España franquista las carreras de coches estaban muy mal vistas, como algo diabólico.

Por esta razón no habían circuitos permanentes en el país, excepto el Jarama que fue construido por el club RACE y Calafat que era más pequeño y construido por aficionados con dinero pero que casi no funcionaba porque siempre tenía pleitos con los vecinos que se quejaban del ruido .

Debido a ello, los pilotos españoles, sobre todo los de motos, se veían obligados a correr en pruebas muy peligrosas en circuitos

urbanos o polígonos industriales .

En los años 70 habían unos 10 pilotos españoles que podrían haber llegado a la Fórmula Uno, además de Paco Godia y Alex Soler Roig que lo consiguieron en los años anteriores , pero se encontraban con pocas oportunidades en España, sin sponsors y sin ayuda oficial .



Kuru Villacieros y Salvador Cañellas. Junto con Celada, Juan Fernández , Valls, Zanini , Zapico , Baturone y muchos más pilotos españoles de los años 70 , podrían haber llegado a la Fórmula Uno si hubieran encontrado sponsors. Al final el único que llegó fue Villota, no el mejor de ellos pero sí el más hábil encontrando sponsors (era economista de profesión).



El domingo 27 de Mayo de 1975 se dio la salida al Gran Premio, sin la participación de Fittipaldi, el campeón del mundo .



Los dos Ferrari en cabeza seguidos por Andretti y Hunt .



Llegan al rasante del estadio entre un ruido atronador .



Detrás de los líderes y en posiciones retrasadas : Depailler, Tom Pryce , Jochen Mass, Reutemann.



Lauda y Regazzoni en el rasante del estadio.



Pero al bajar hacia la curva de Miramar,la más lenta del circuito,

Lauda y Regazzoni tienen un toque

y chocan luego contra los guardaraíles.



El accidente podría haber sido ya gravísimo si todos los autos que venían detrás hubieran colisionado en cadena,

pero no fue así y se quedó en un susto.

Lauda y Regazzoni tienen que abandonar antes de haber dado ni una sola vuelta.



Lauda, con ayuda de gente, lleva su Ferrari a la escapatoria que hay después de la curva de Miramar y deja su auto aparcado allí , cerca del nuevo edificio de la Fundación Miró,

un edificio que sorprende a todos los que no lo habíamos visto aún, por su modernidad.

El Ferrari estará allí aparcado durante mucho rato sin que nadie lo toque, a pesar de que el público pasa por su lado todo el rato .
Yo también veo al Ferrari más tarde y me sorprende lo pequeño que es, casi un kart pero con grandes ruedas .

Yo estoy en la curva Font del Gat, junto a un restaurante que hay allí. Tenía 14 años y no sabía nada de carreras de coches, ese día estaba allí por casualidad, mis padres iban una o dos veces al año a Montjuic a comer en el restaurante La Pérgola y ese día estábamos allí y vimos que habían carreras de coches.

Nos quedamos a ver el espectáculo, tras pagar la entrada (mucha gente se colaba por los muchos resquicios que había entre los árboles del parque) . Lo que me sorprendió más fue el apocaliptico ruido que hacían esos 20 coches en las primeras vueltas, era atronador, daba miedo, bajaban los autos de la curva del museo Etnográfico hacia la Font del Gat , todos tan juntos que casi se tocaban uno al otro, y cuando desaceleraban todavía hacían más ruido, como de petardos fuertes.

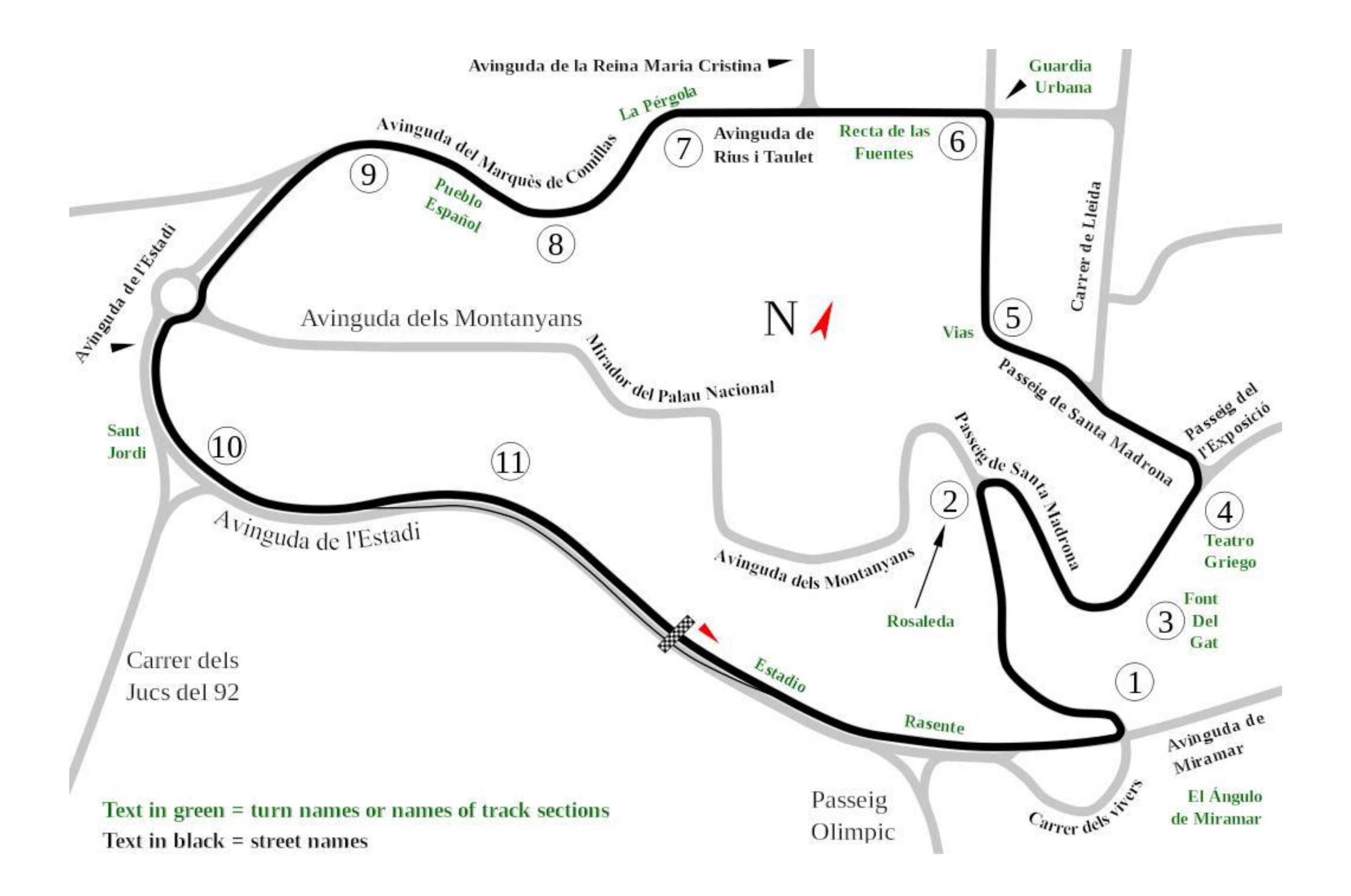
Yo pensé que esos pilotos debían estar locos para conducir a esa velocidad por esa pista llena de raíles, árboles y farolas, sin ninguna posibilidad de escapatoria en caso de que algún auto cometiera un error, pues los otros coches que venían detrás iban a golpearle sin remedio en un choque en cadena.

Era una cosa de locos y daba verdadero miedo.

Las primeras vueltas fueron demenciales, se dieron varios toques entre autos, Andretti, Hunt ... parece que los pilotos estaban muy nerviosos, quizás por los hechos del día anterior con los organizadores, quizás por la presión de tener que aprovechar ese día que los pilotos de los mejores equipos estaban o fuera de carrera o retrasados.



Peterson.

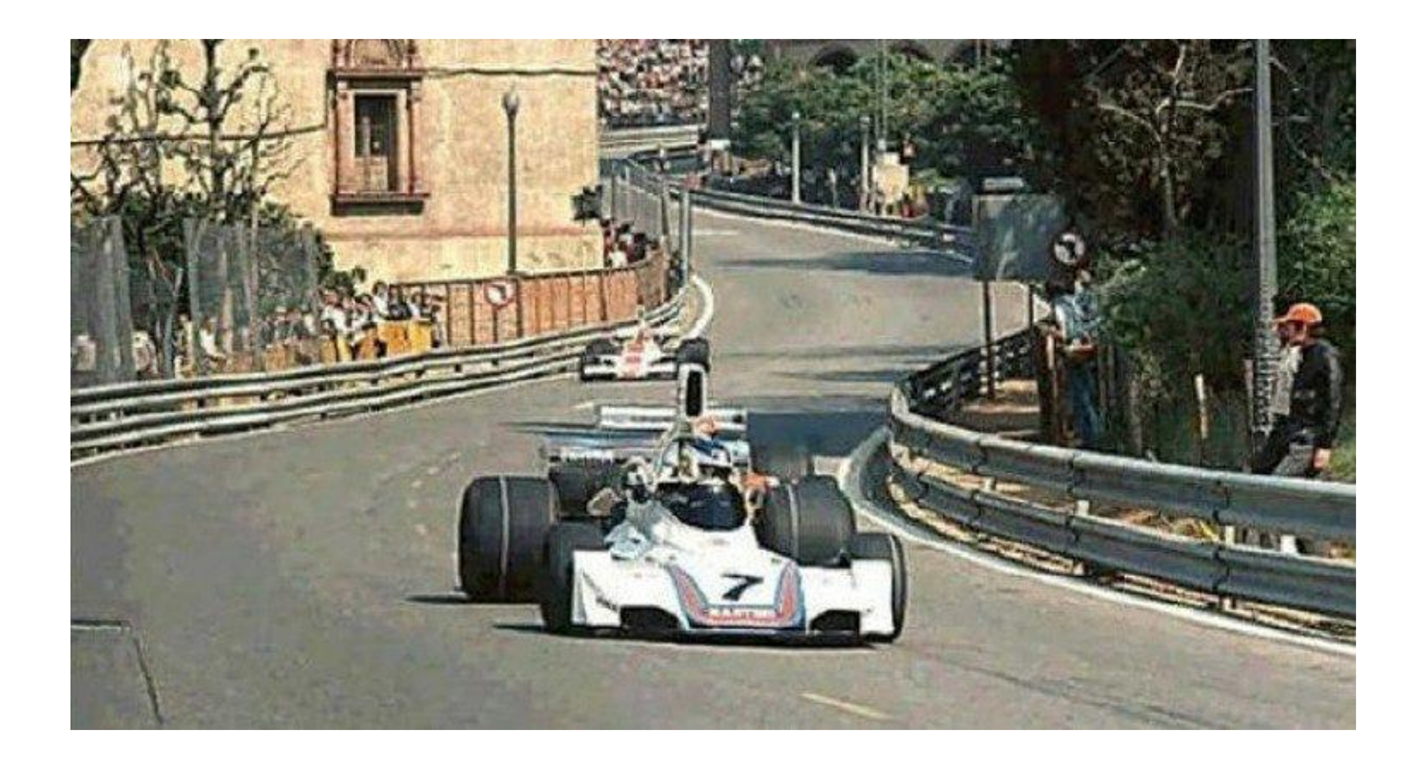


Luego la carrera se fue estabilizando y se convirtió en ir viendo pasar a los autos, más separados ahora, se les oía llegar desde Miramar, luego daban la curva del Museo que era un poco como el Karrusel del Nurburgring , era lenta y nosotros podíamos ver a los pilotos casi desde arriba .

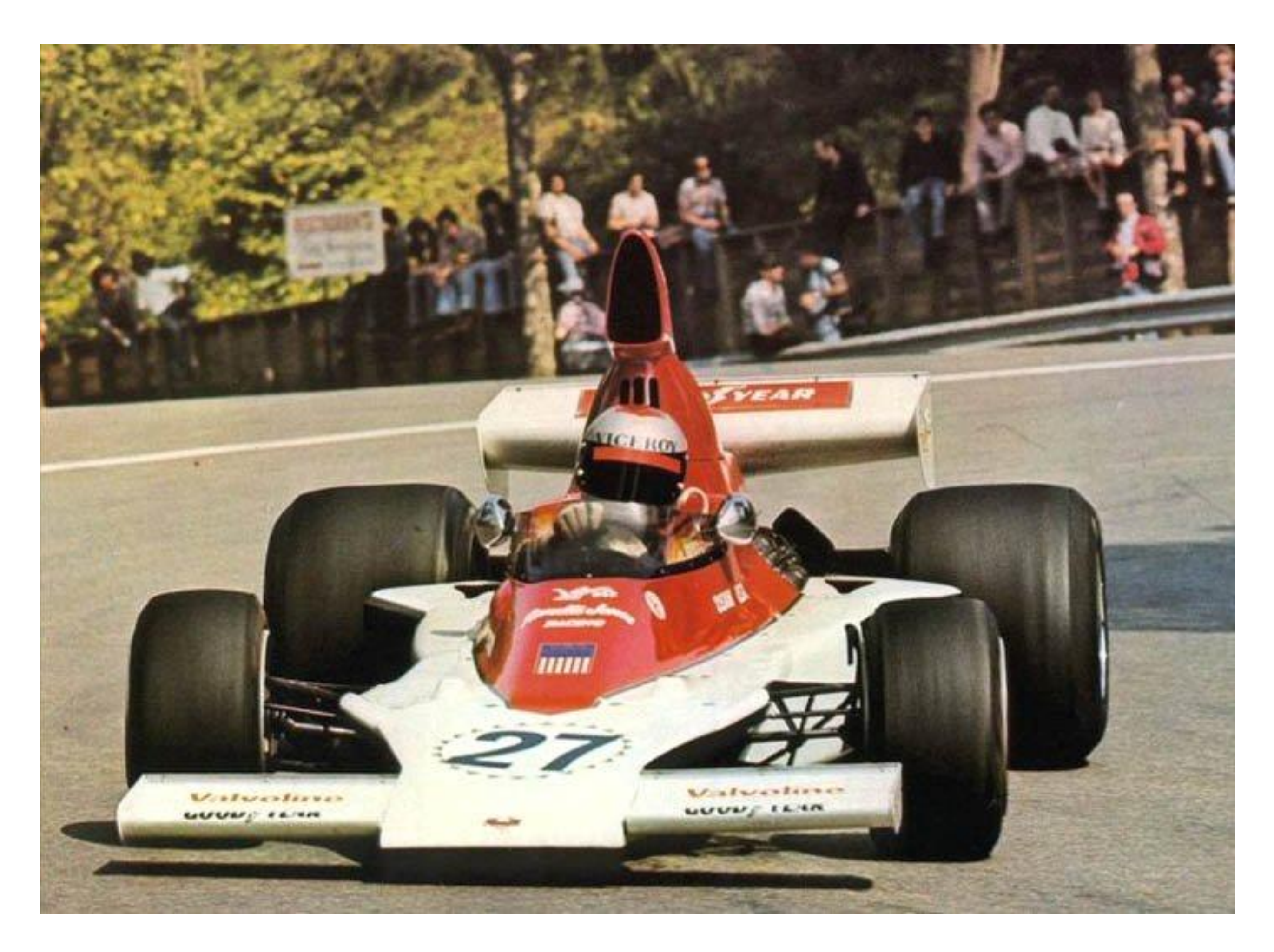
Los autos bajaban hacia la Font del Gat y luego desaparecían .

No conocía ningún auto ni piloto y el único nombre que me sonaba era el de Fittipaldi.

Los autos que me impresionaron más fueron unos blancos (Brabham) y unos negros (Lotus JPS y Shadow).



Reutemann.



Andretti.

La carrera se tranquilizó entre las vueltas 5 y 24.



Tony Brise.


John Player
John Player Special
John
Player
Special
6
DUCKHAMS
6

Jacky Ickx



Así se veían los autos desde la Font del Gat.

Ickx y Mass.



PACE Y PETERSON.



Brambilla casi tocando los raíles.



La curva después de la Rosaleda , la del Museo Etnográfico,

con Barcelona al fondo,

una imagen que las Olimpiadas de 1992 van a popularizar en todo el mundo.

Jacky Ickx.

Watson.


21
FINA
GOODYEAR
GOODYEAR



Andretti.

Watson, al que le encantaba Montjuic.



Peterson y Mass.



Regazzoni.



Reutemann.





Scheckter y Mass.



Tom Pryce.



Jochen Mass, al que luego le darían la victoria, por dársela a alguien.



Mark Donohue.



Stommelen .



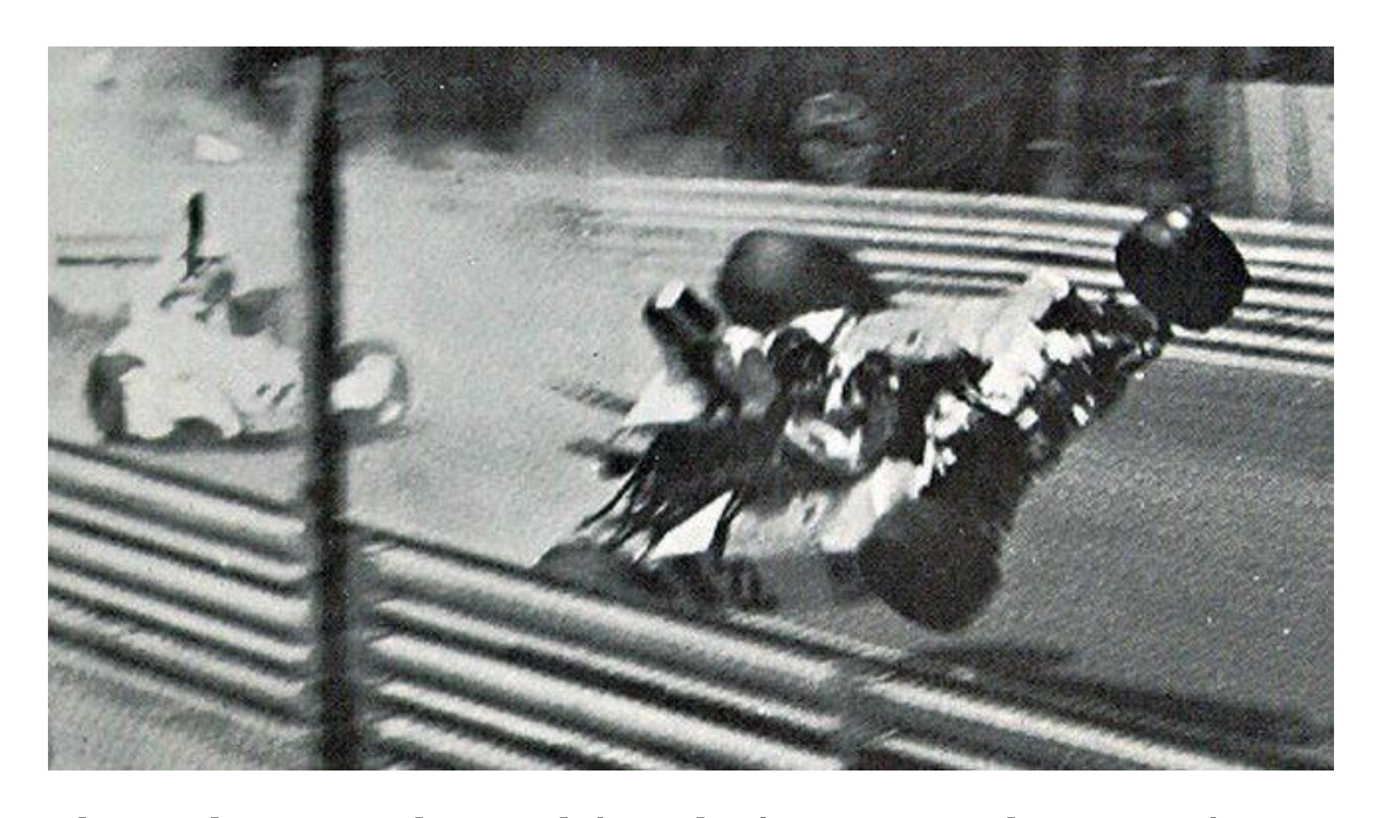
Carlos Pace .



Luego, hacia la vuelta 25 , de repente no pasó ningún coche más. Se hizo un gran silencio. Unos 5 minutos después se empezaron a oir las sirenas de las ambulancias y la gente empezó a decir “ Un accidente” , “Se veía venir” , “Tenía que pasar” , empezaron a correr hacia la zona alta del circuito donde se oían las ambulancias, eran cientos de personas, quiizás miles los que se pusieron a correr hacia allí.

Me dí cuenta de que querían ver el accidente, querían ver los muertos, la sangre, todo por el puro morbo.

Me avergoncé de ellos pero en esos años los españoles éramos así, muy brutos, por la dictadura.



El auto de Stommelen perdió su alerón trasero en la parte más rápida del circuito, justo antes del rasante del estadio
y , desestabilizado, fue a chocar contra el público,

matando a cuatro personas.

Stommelen sufrió varias fracturas .



Pace venía detrás de Stommelen y frenó todo lo que pudo,

se ven las marcas en el asfalto de su auto o del de Stommelen.



En los primeros minutos tras el accidente, miembros de la organización intentando ayudar a las víctimas.

No me moví de la Font del Gat y media hora después la gente empezó a decir que no habría más carrera, que se había suspendido.



Así éramos los españoles en esos años.

Con mis padres nos fuimos hacia la salida de Miramar, allí ví el Ferrari de lauda a un lado y , al fondo, en el rasante del estadio, se veían miles de personas arriba y abajo caminando por la pista .

El Brabham de Pace estaba junto a un guardarail, después del rasante.

Pace estaba sentado en uno de los neumáticos de su Brabham , pensativo, nadie se atrevía a decirle nada y estuvo así como 15 minutos.

Supusimos que debía ser uno de los pilotos implicados en el accidente. Nos fuimos a la ciudad y comiendo en otro restaurante vimos en el telediario que habían muerto 4 personas en el accidente.

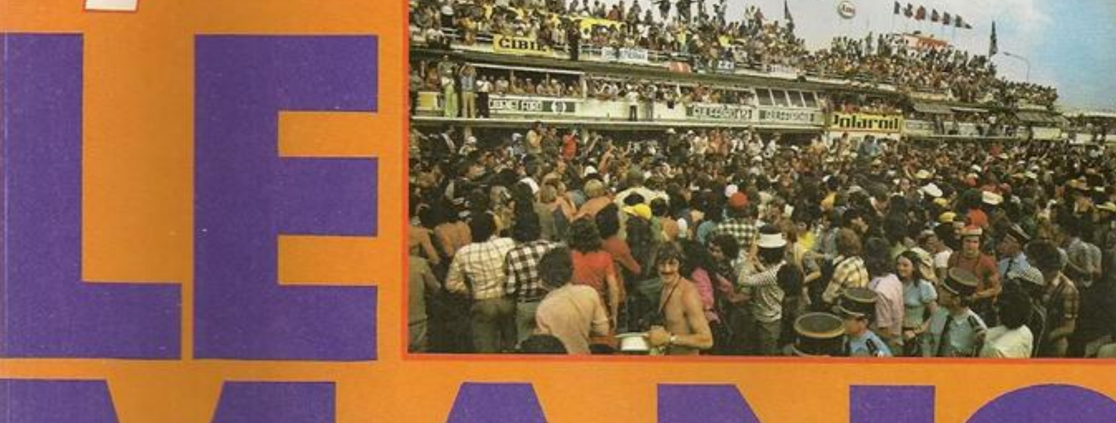
Todo ello me impresionó tanto que al día siguiente compré todos los periódicos y revistas que hablaban del tema. Así me enteré del nombre de los pilotos, de los equipos y de cómo funcionaba la Formula uno.

La revista “Fórmula”, donde escribía Javier del Arco sus completos reportajes sobre cada Gran Premio.


fórmula
S. CAÑELLAS
Bandibérica
24 HORAS DE LE MANS
GP DE SUECIA JARAMA: II TROFEO WIFREDO RICART

sport•auto

LE MANS





VERS UNE VICTOIRE FEMININE ?

HOMME N°7

N° 161 MENSUEL JUIN 75 - FRANCE 6,00 F.
SUISSE 5 FS - ITALIE 900 L - CANADA $ 1
BELGIQUE 55 FB - ESPAGNE 70 P

A partir de entonces me convertí en un fanático de este deporte, siguiendo las carreras del Mundial y comprando las revistas especializadas, como “Fórmula” y “Sport Auto”.

Enlos días siguientes, los organizadores se defendieron diciendo que el accidente había sido causado por un fallo en el alerón del auto de Stommelen y no por una deficiencia del circuito.

Era una verdad a medias, porque si hubieran instalado una chicane en el estadio, el accidente no se habría dado (porque el alerón solamente se desprende en las zonas más rápidas) o habría sido mucho menor.

Los juzgados retuvieron unos días el auto de Stommelen pero al final no hubo ningún juicio por los cuatro muertos en el accidente . Los organizadores escurrieron el bulto con el argumento de que había sido un fallo en el auto y así quedó todo. En otro país más avanzado, los organizadores habrían sido llevados a juicio por homicidio involuntario.

Por su parte, los pilotos, hasta el día de hoy, no quieren recordar esos tres días, que para ellos fueron infernales, y ni Lauda ni Reutemann han querido comentar años más tarde lo que pasó, seguramente por remordimientos de conciencia al no haber hecho lo mismo que Fittipaldi, negarse a correr en un circuito peligroso y haber tomado la salida .

Para los pilotos , fue un suceso muy negro propio de un país tercermundista dirigido por militares incompetentes , impresentables ante la Europa democrática.

Como escribió Javier del Arco, el mejor periodista del motor en España , en la revista “Formula” unas semanas después, la quinta víctima de esos hechos fue el circuito de Montjuic, nunca más se celebraron carreras de autos allí.

Lass carreras de motos continuaron hasta los años 80 cuando otro accidente mortal convenció definitivamente a los pilotos que Montjuic estaba maldito .

Hace pocos años se han celebrado carreras de exhibición a baja velocidad de coches históricos, pero incluso así se ha dado un accidente mortal con un auto que se salió de la pista y mató a un espectador.

Realmente Montjuic es muy hermoso pero como tantas otras cosas muy bellas, puede causarte la muerte.

Montjuic, en esos días grandiosos en Cataluña con esos grandes cielos y esa luminosidad tan mediterránea, era sublime como experiencia estética, con esos juegos de luces y sombras sobre los autos y la pista, debidos a los árboles que estaban tan cerca del asfalto .

Para los pilotos, era un circuito que daba miedo, especialmente la parte de bajada pero que también daba mucho placer porque cada curva era interesante y estaba rodeada de referencias visuales bonitas, como árboles, palacios, museos, estatuas.

Además era un circuito donde nunca se cansaban de dar vueltas y más vueltas, por el aliciente del desnivel de las dos partes del trazado, la alta y la baja.

Para el público, era el mejor circuito del mundo para ver maniobrar a los pilotos , en un entorno maravilloso.

Montjuic era un poco como el símbolo de lo que es Cataluña y los catalanes,
que en un buen día son el mejor país del mundo, el más bonito, donde se dan los acontecimientos más sublimes, sean artísticos, deportivos o cualesquiera,

pero donde con frecuencia también se dan al mismo tiempo la chapuza, la incompetencia, los nervios y la muerte .

Es lo mismo que cientos de escritores han dicho sobre la fiesta de los toros, pero aplicado aquí a las carreras de coches.

Fotos de carreras en Montjuic en los años anteriores :



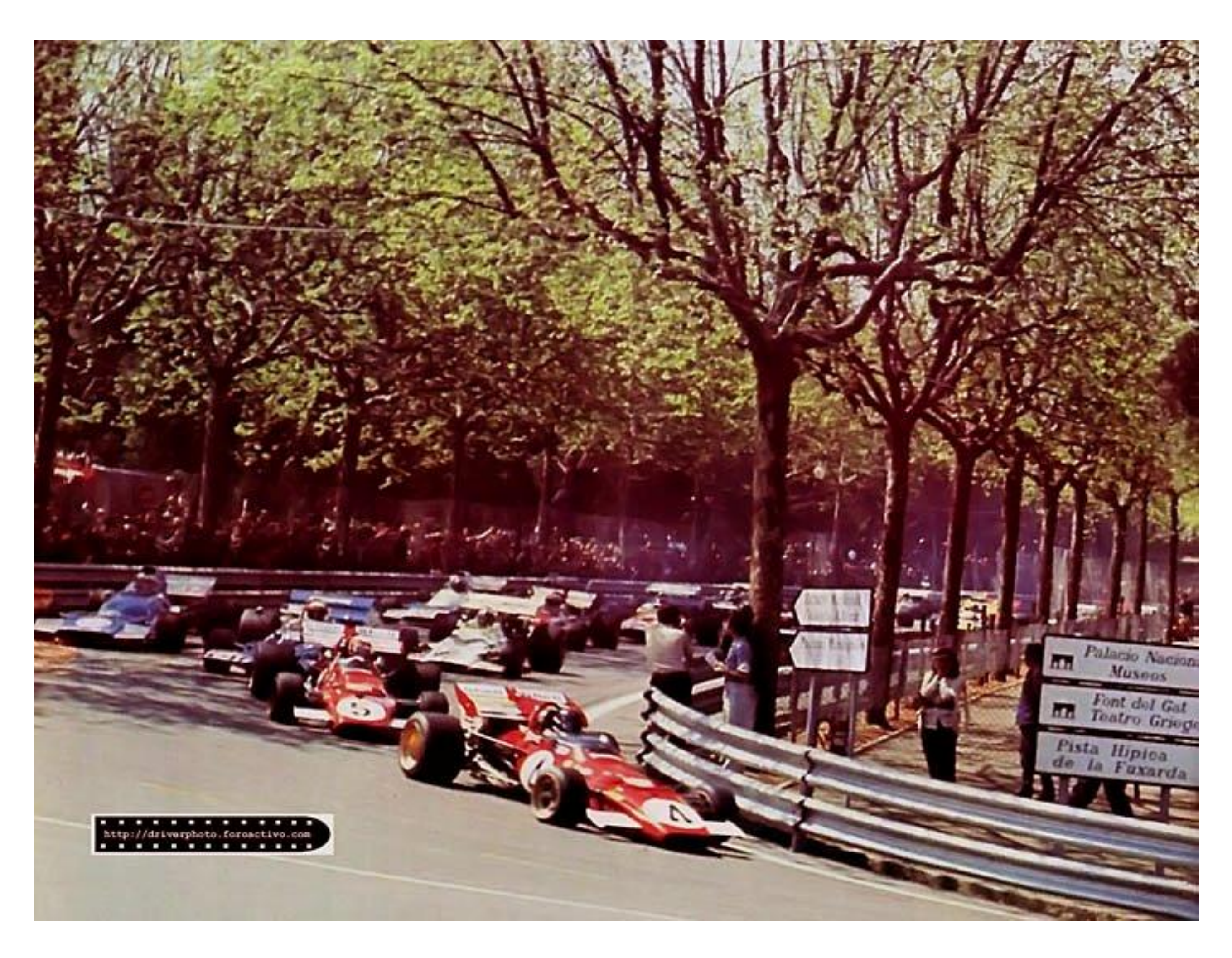
En los años 30 ya se habían celebrado algunas carreras en Montjuic.



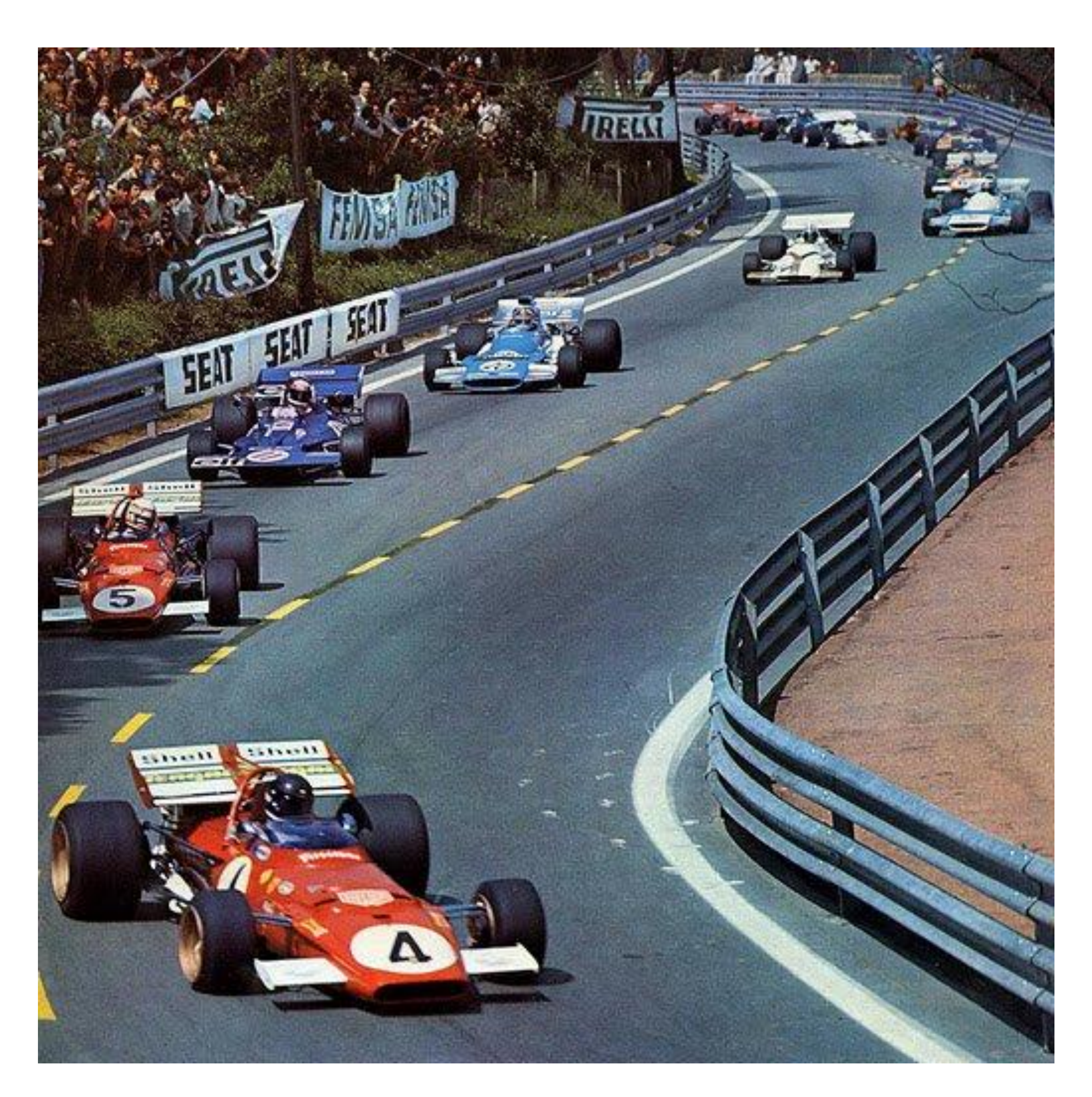
Salida de la carrera de 1971, con los autos bien limpios y relucientes.



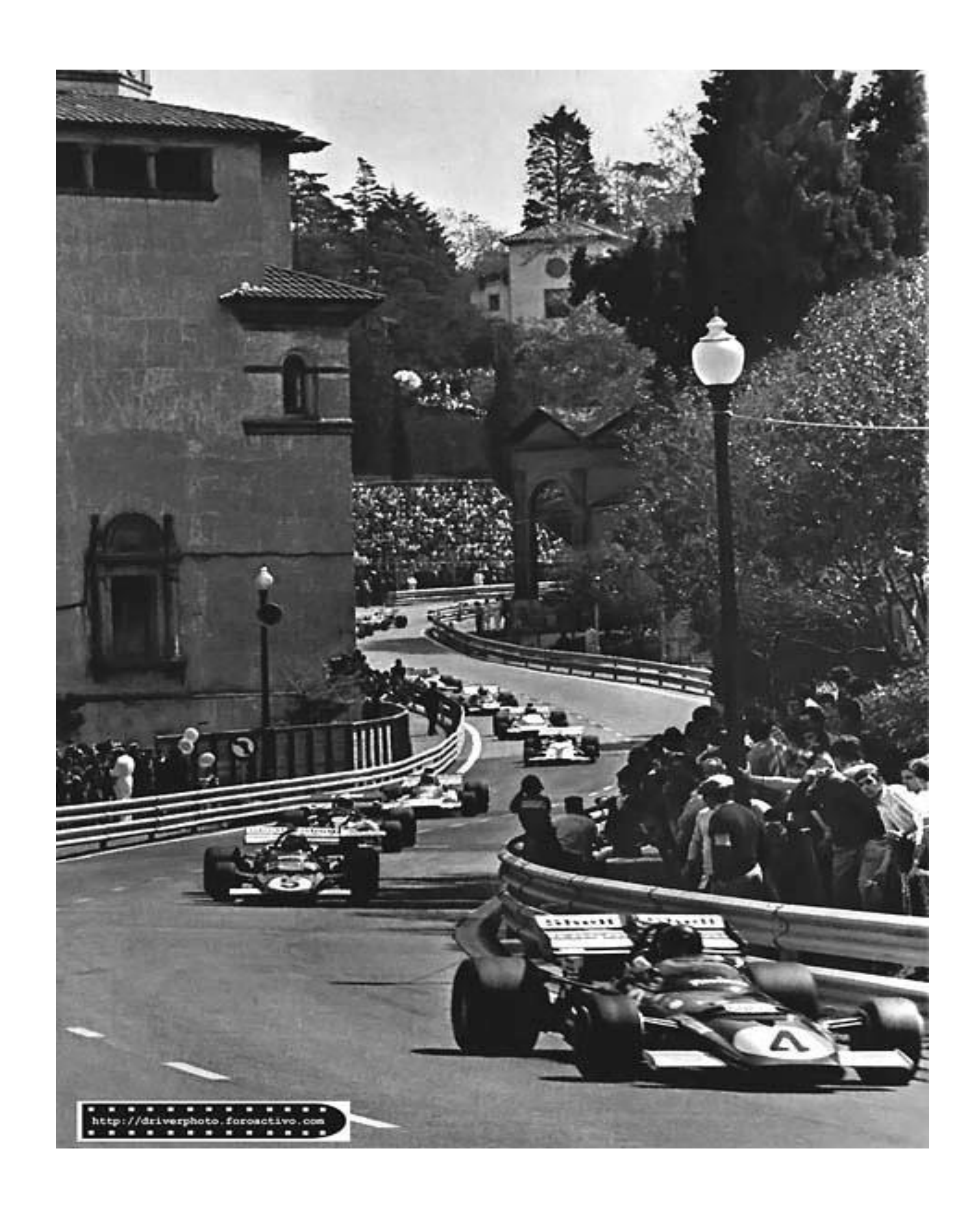
El estadio en 1971 .



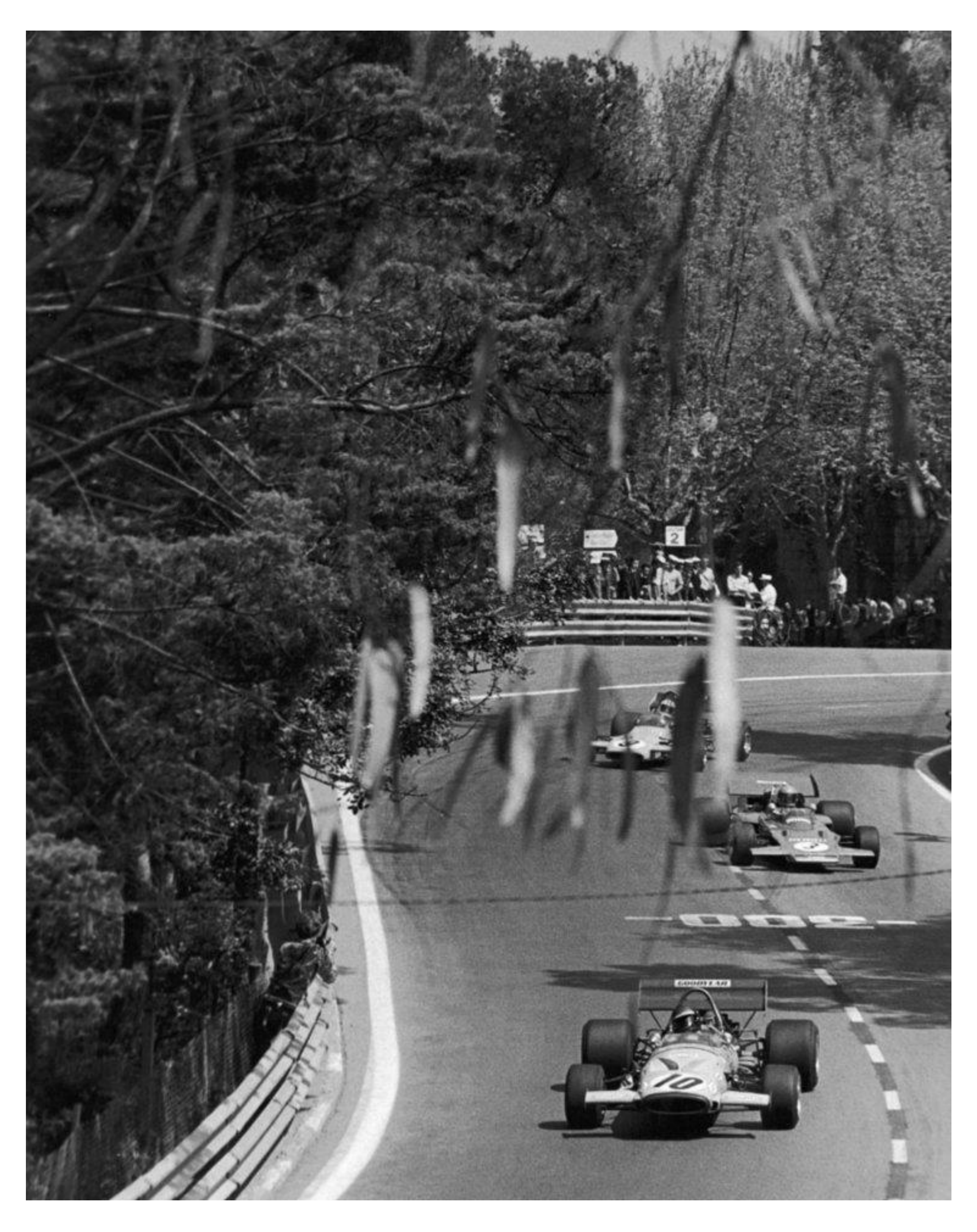
La curva de Miramar en 1971.



1971. Tomando el Font del Gat .



Eses del segundo Museo en 1971.



1971.

Saliendo de Font del Gat
hacia Teatro Griego.



1971, con el Palacio al fondo.

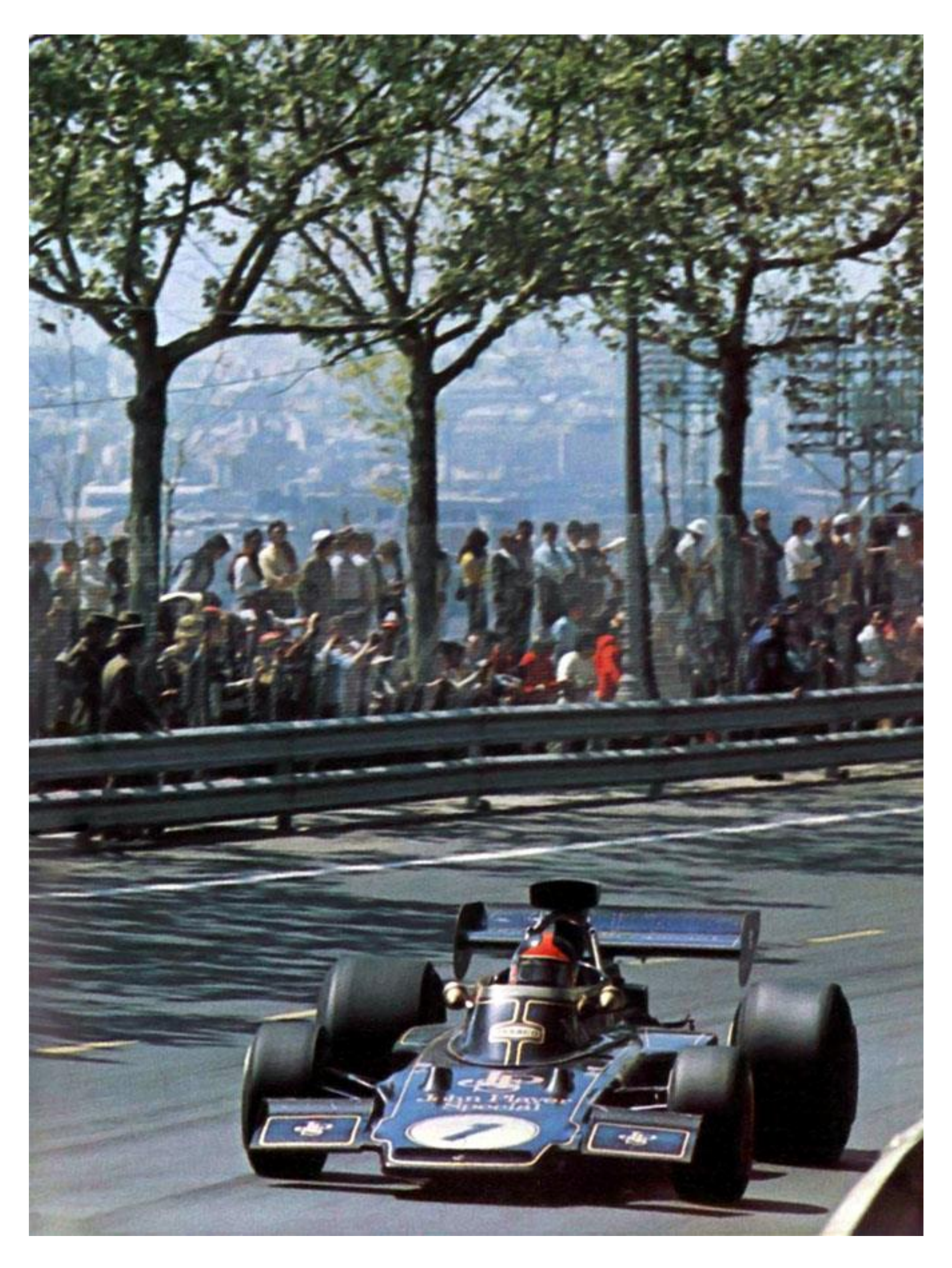


Salida en 1973.



Esta foto es la más representativa de lo que significaba , para el público, ver una carrera en Montjuic.

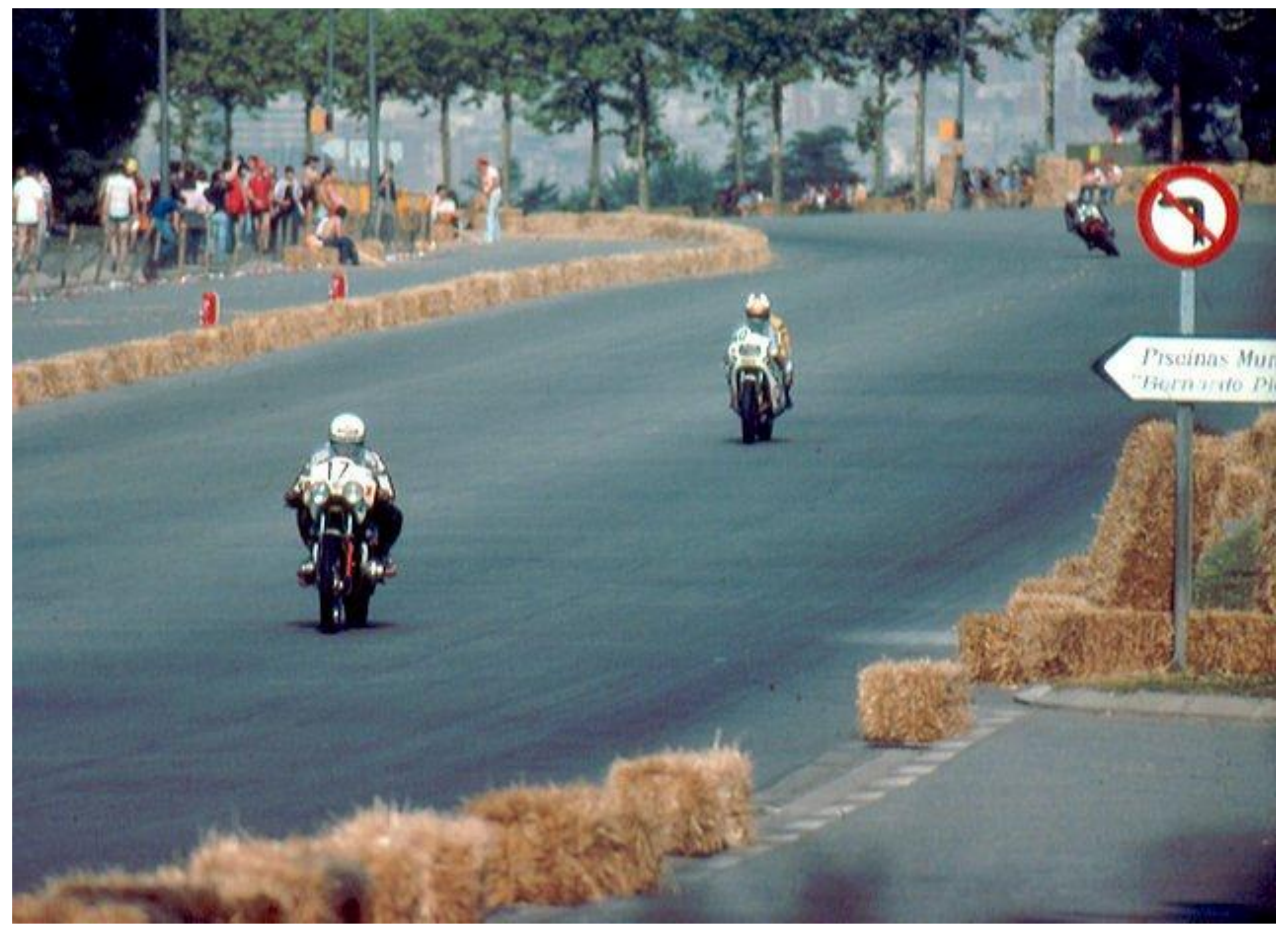
Fittipaldi perseguido por Reutemann en 1973.



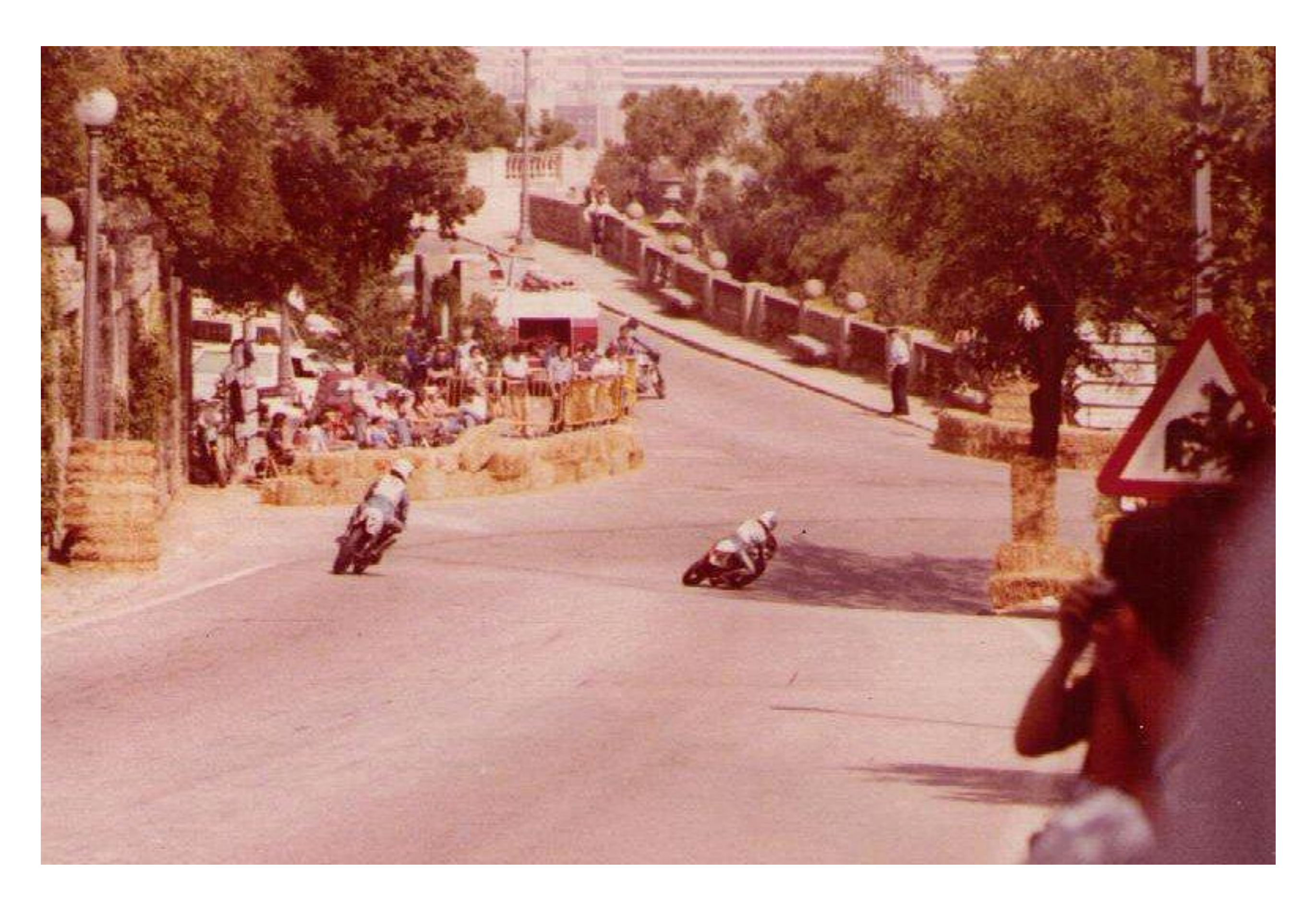
La parte del circuito antes de la recta de salida, con el mar a la derecha , en 1973.



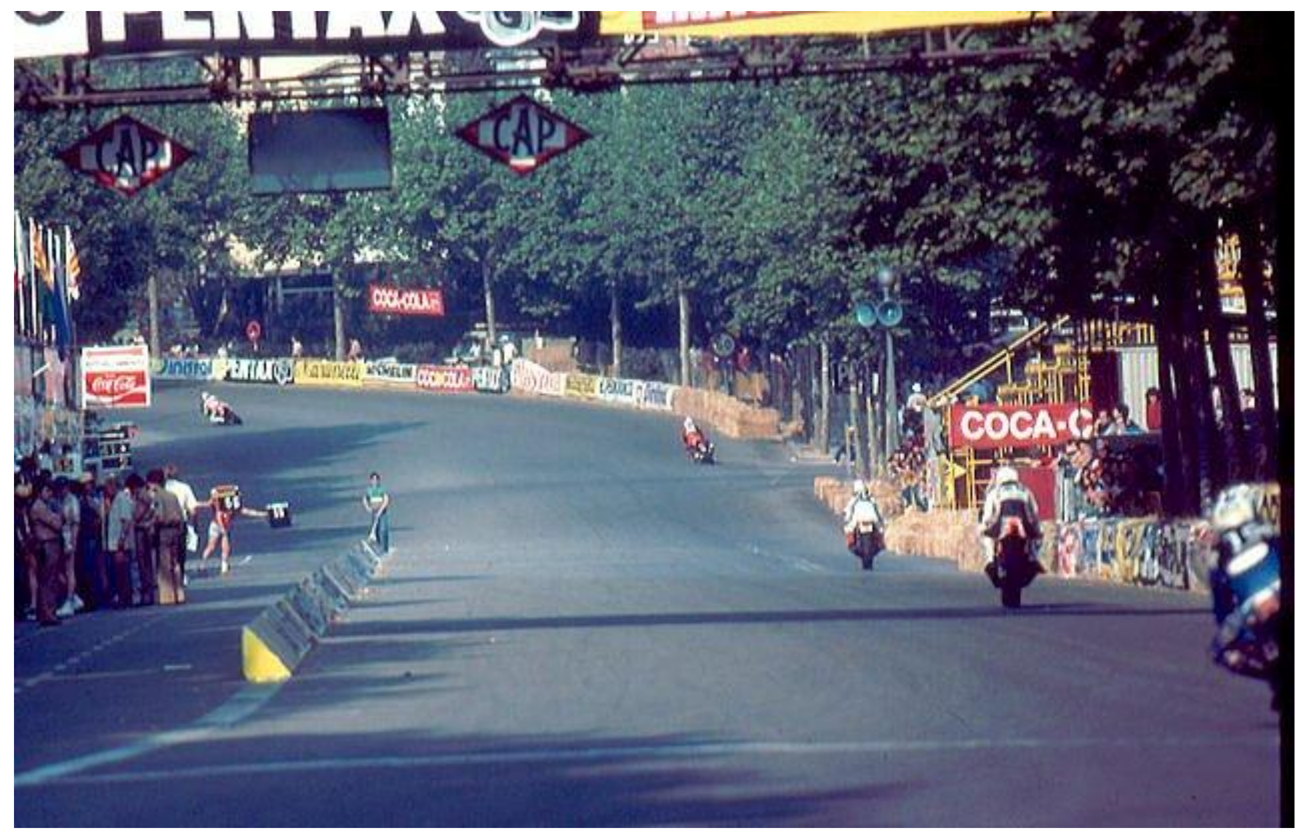
La salida de las carreras de motos se daba en la parte baja del circuito.



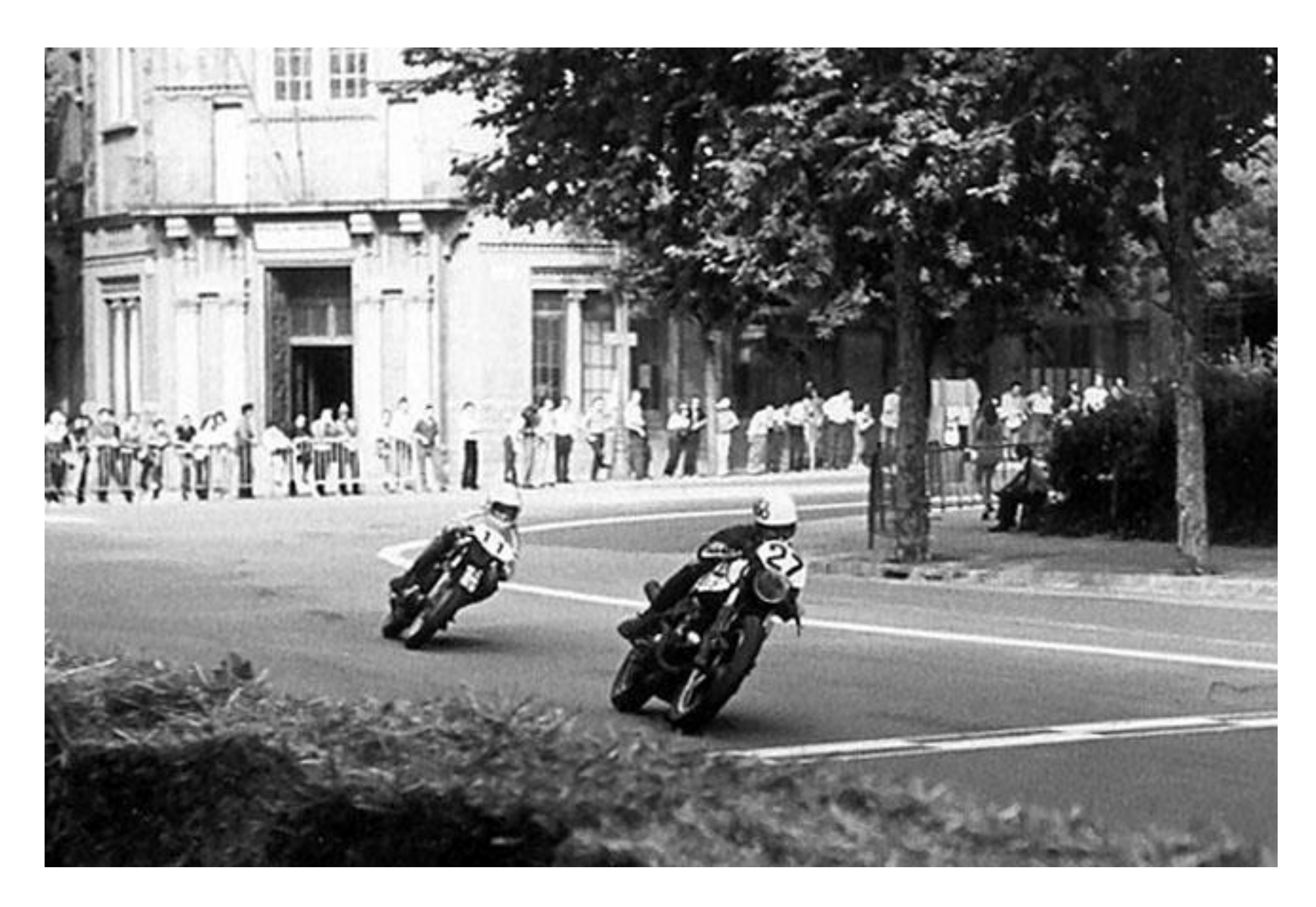
Las motos todavía tenían menos protección que los autos, solamente unas balas de heno.



La curva del Museo Etnográfico o “pequeño Karrusel”.



Subiendo hacia el Pueblo Español.



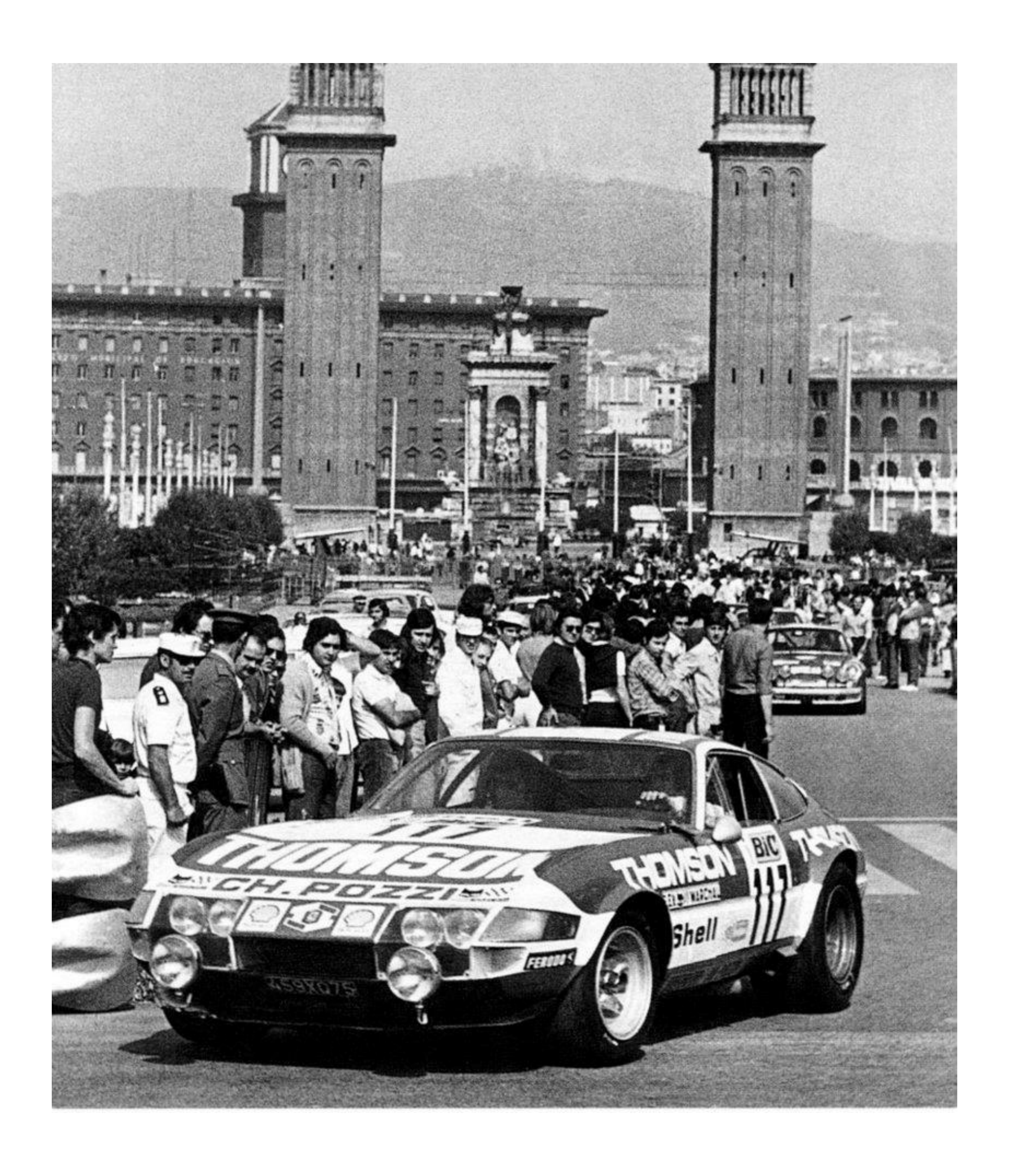
Curva de la Guardia Urbana.



La curva de Miramar, sin raíles.



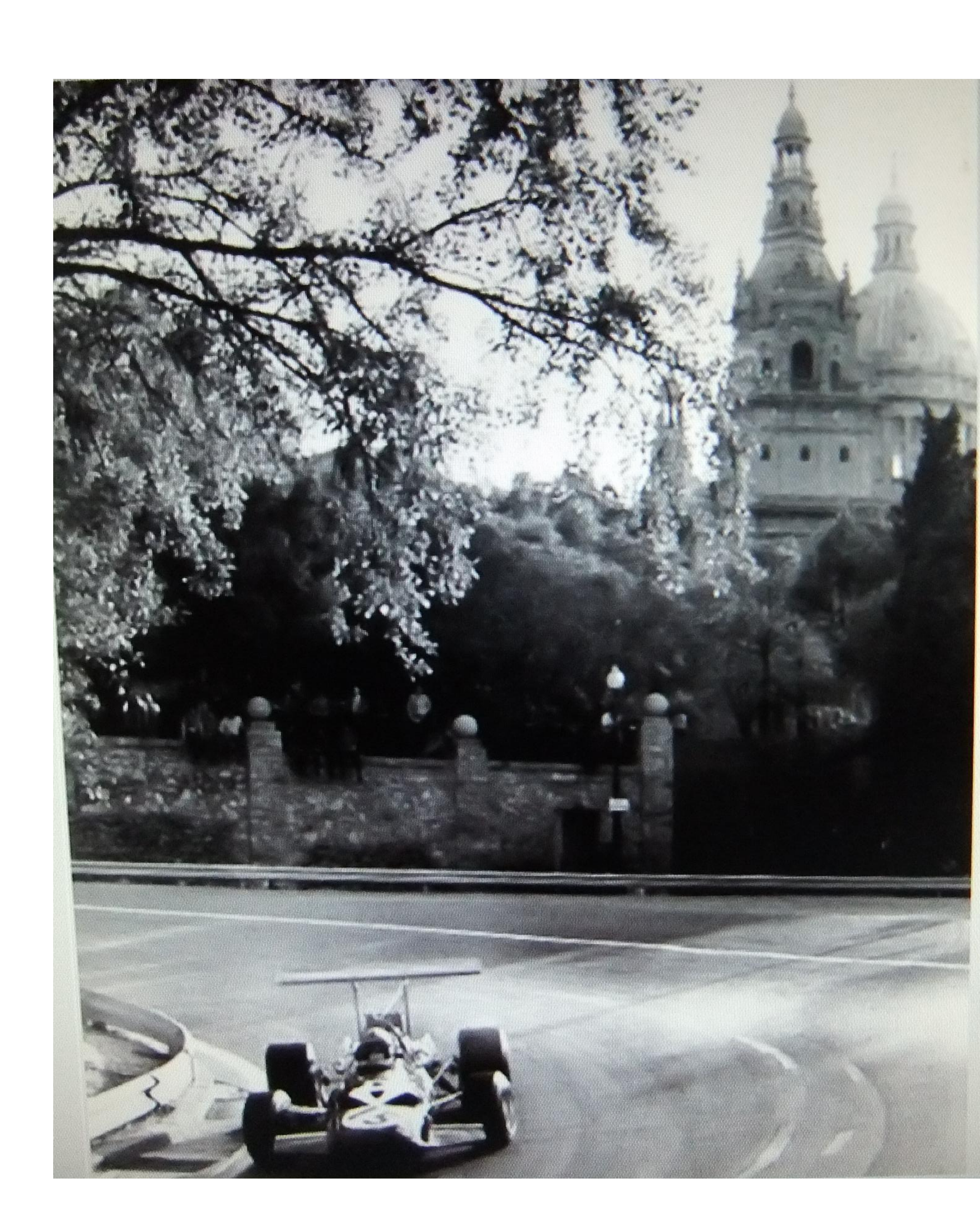
La salida de 1969.



La entrada al circuito por la Feria de Muestras.

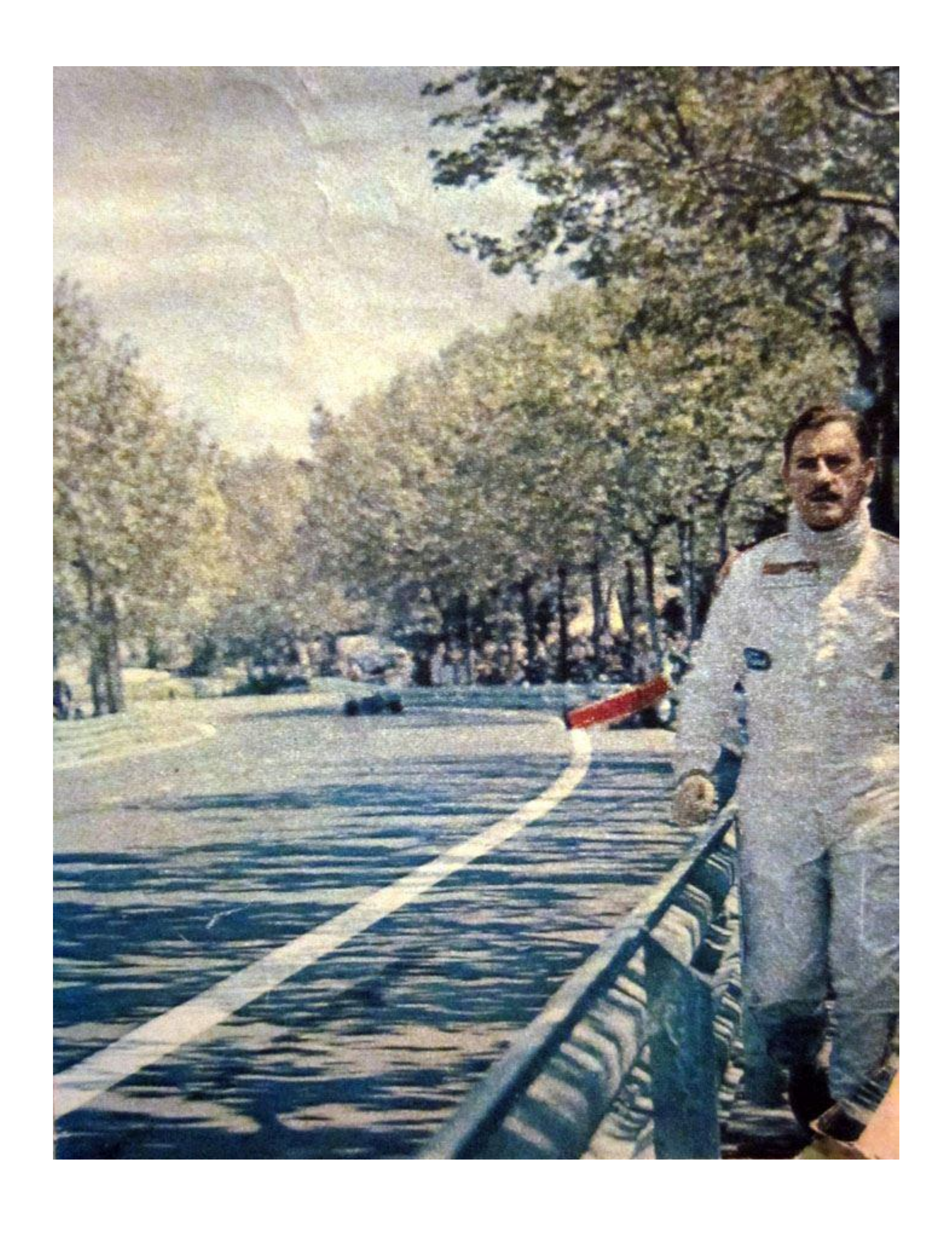


Recta del Palacio.





Graham Hill en 1973.



Graham Hill después de su accidente en el rasante del estadio , en 1969.



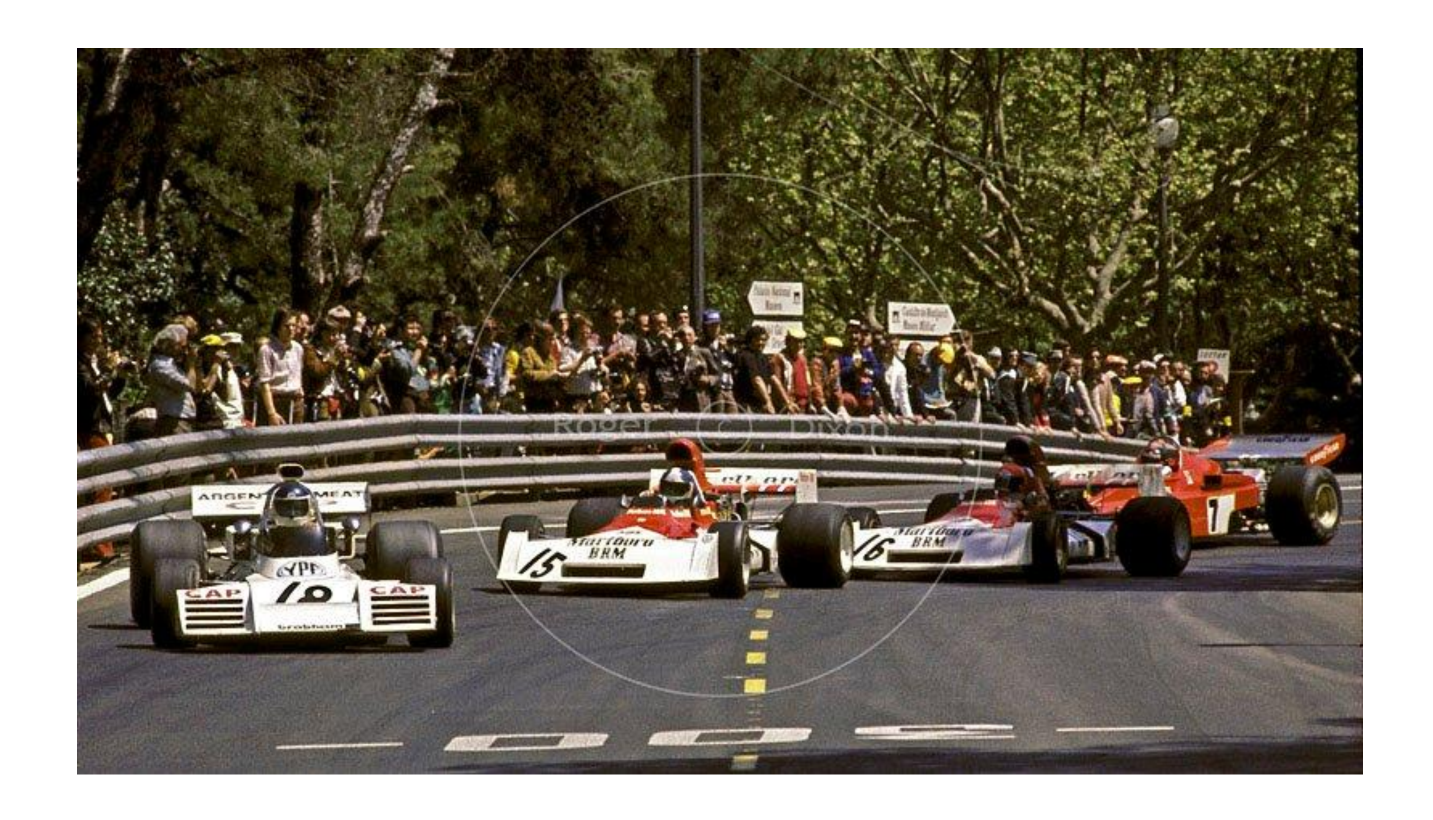


1969 : ni Hill ni Rindt imaginaban lo que les esperaba.

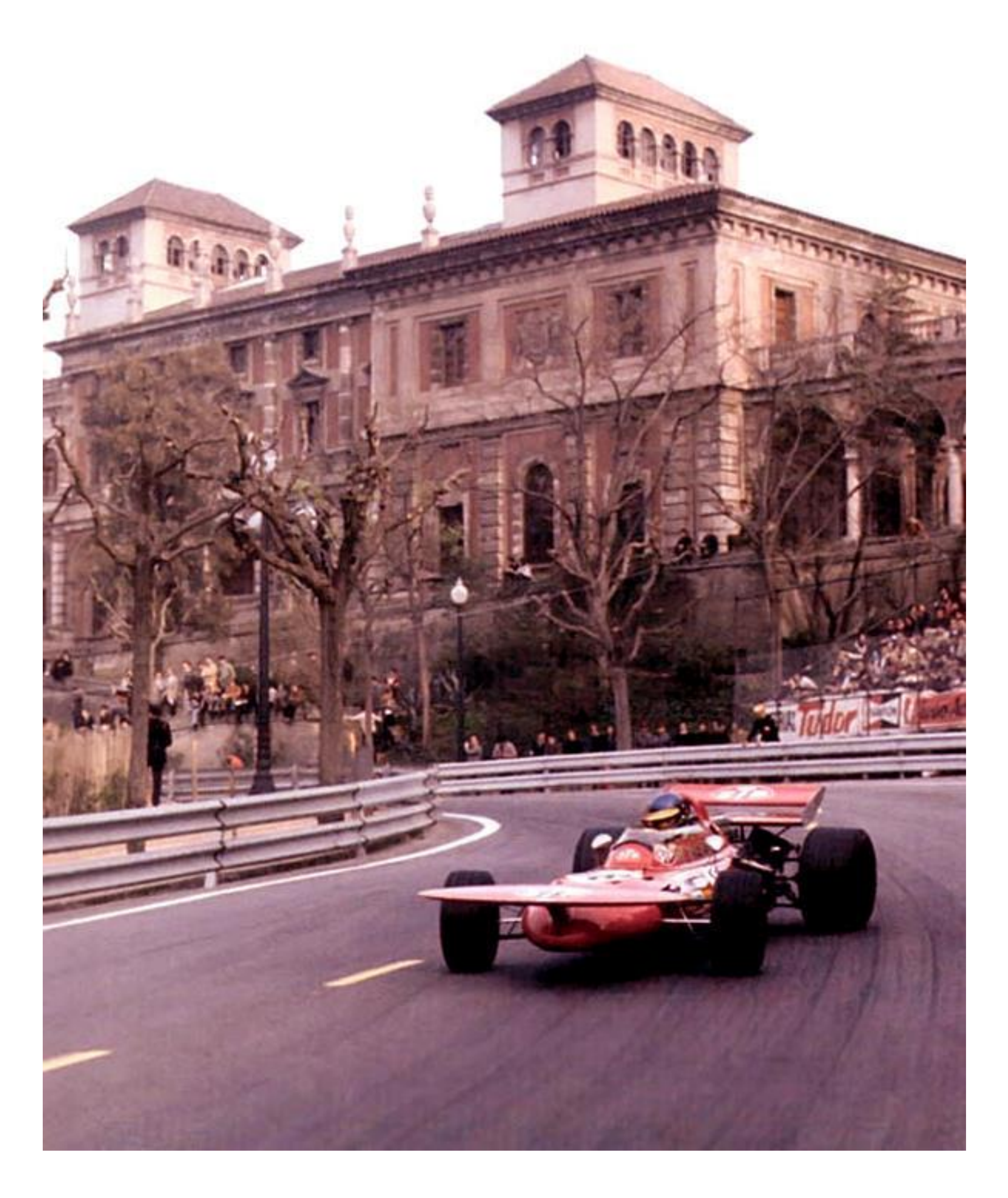


Curva del Teatro Griego.


7
elf
elf



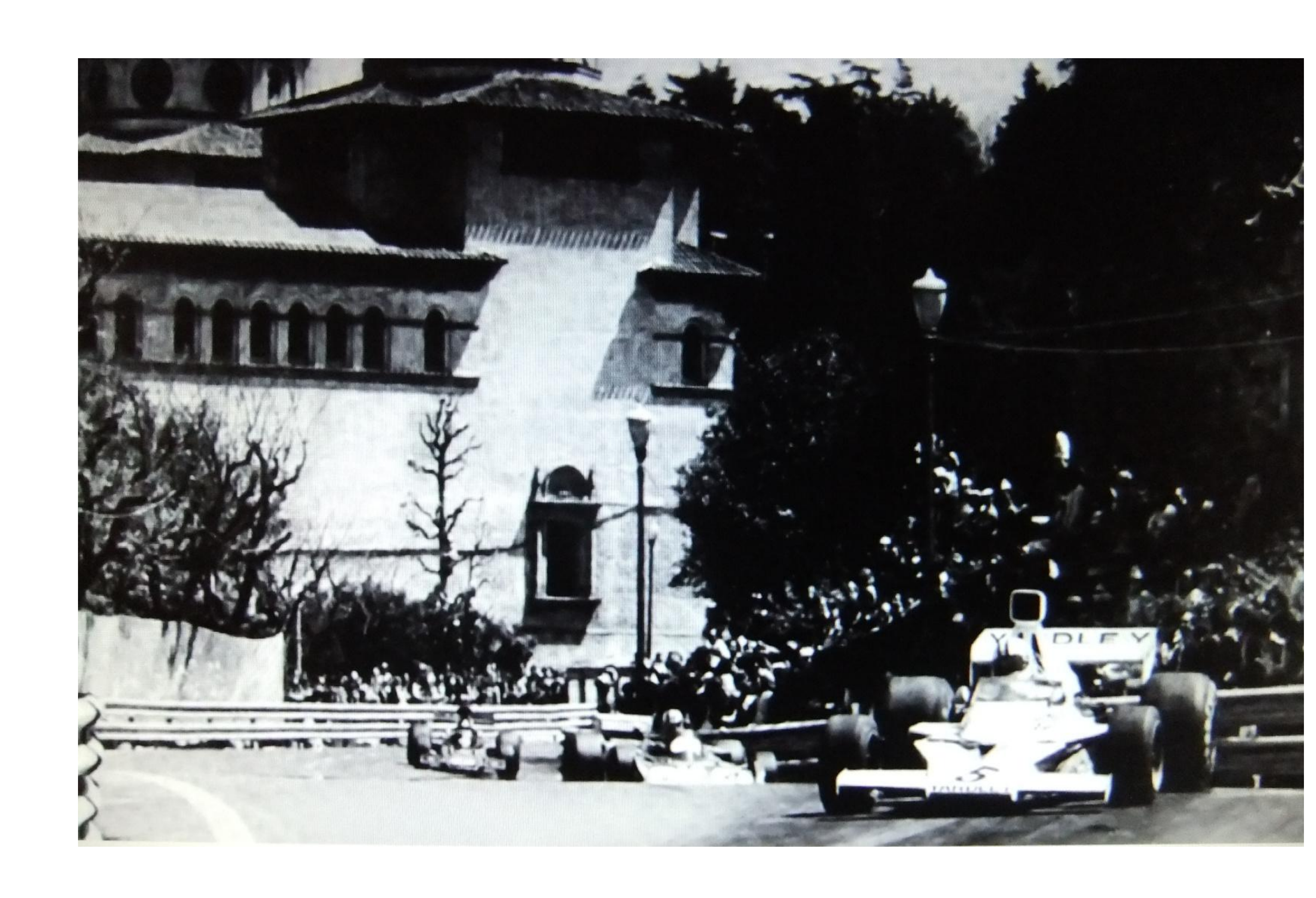
1973 .



Ronnie Peterson en la curva Técnica, con su estilo tan espectacular que encantaba al público , 1971.



Peterson en 1973 , derrapando, por supuesto.

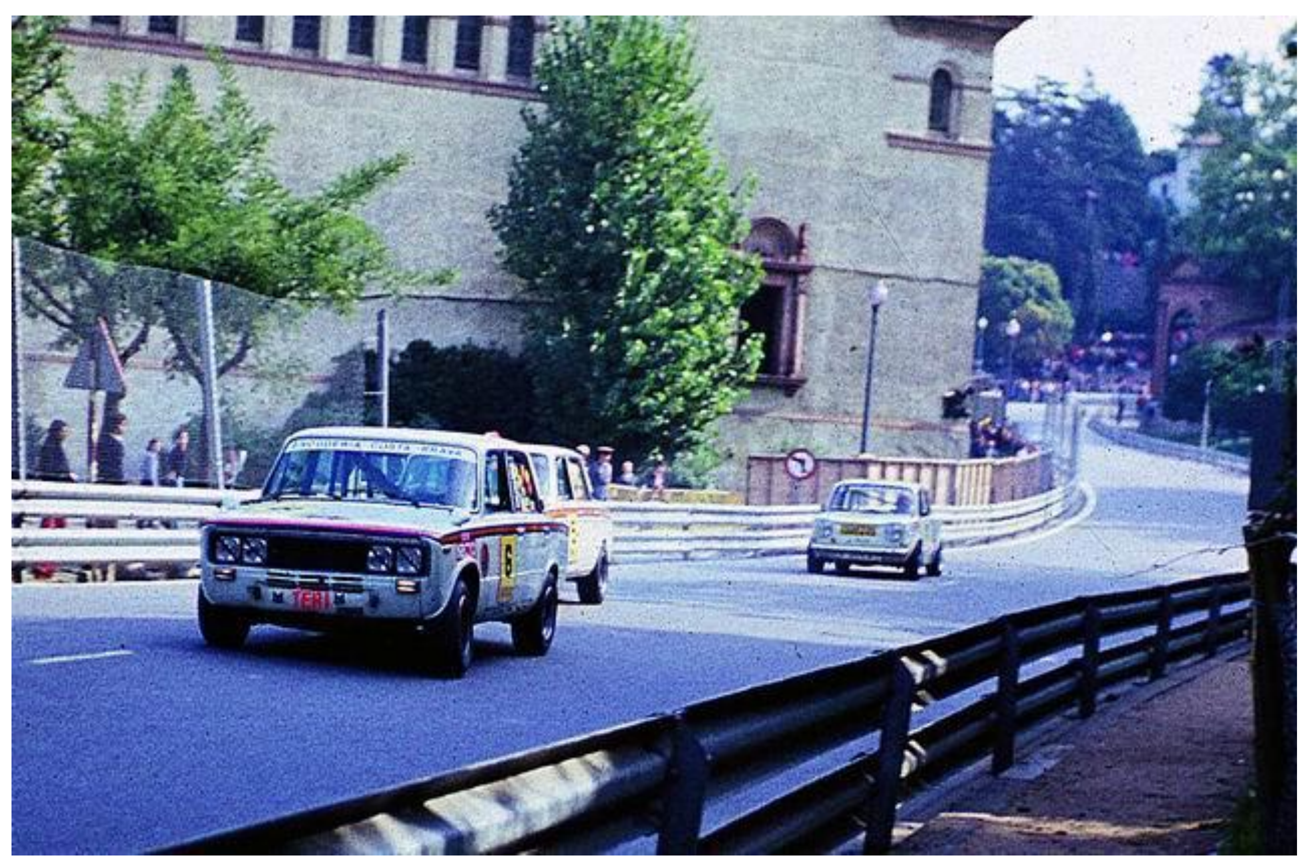


1973 , Hulme abordando la Técnica.

En 1969, el público tocando la pista, muy peligroso.

En Montjuic también se corrían pruebas nacionales de turismos.
Las eses .

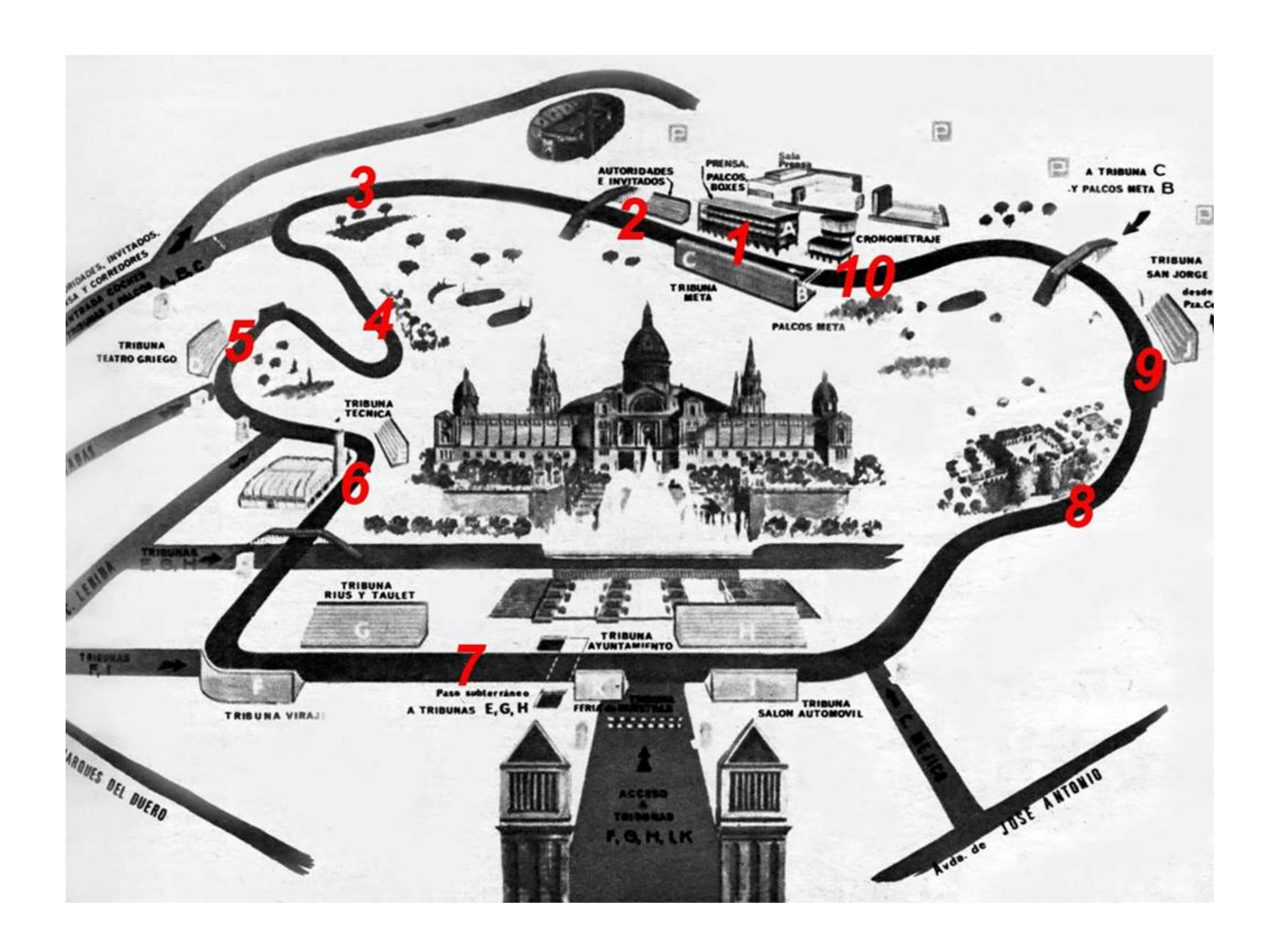




Las eses del segundo Museo .



1969.


AUTORIDADES
E INVITADOS
PRENSA.
PALCOS.
BOXES
Sala
CRONOMETRAJE
A TRIBUNA C
Y PALCOS META B
TRIBUNA
SAN JORGE
desde
TRIBUNA
META
PALCOS META
TRIBUNA
TEATRO GRIEGO
TRIBUNA
TECNICA
TRIBUNAS
E, G, H
TRIBUNA
RIUS Y TAULET
TRIBUNA
AYUNTAMIENTO
TRIBUNAS
F, I
Paso subterráneo
A TRIBUNAS E, G, H
TRIBUNA VIRAJE
TRIBUNA
SALON AUTOMOVIL
MARQUES DEL DUERO
ACCESO
A
TRIBUNAS
F, G, H, I, K
Avda. de JOSE ANTONIO
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10



Reutemann en 1973.



La curva de la Guardia Urbana .



Salida de las motos en la recta frente al Palacio.



En 1969 .

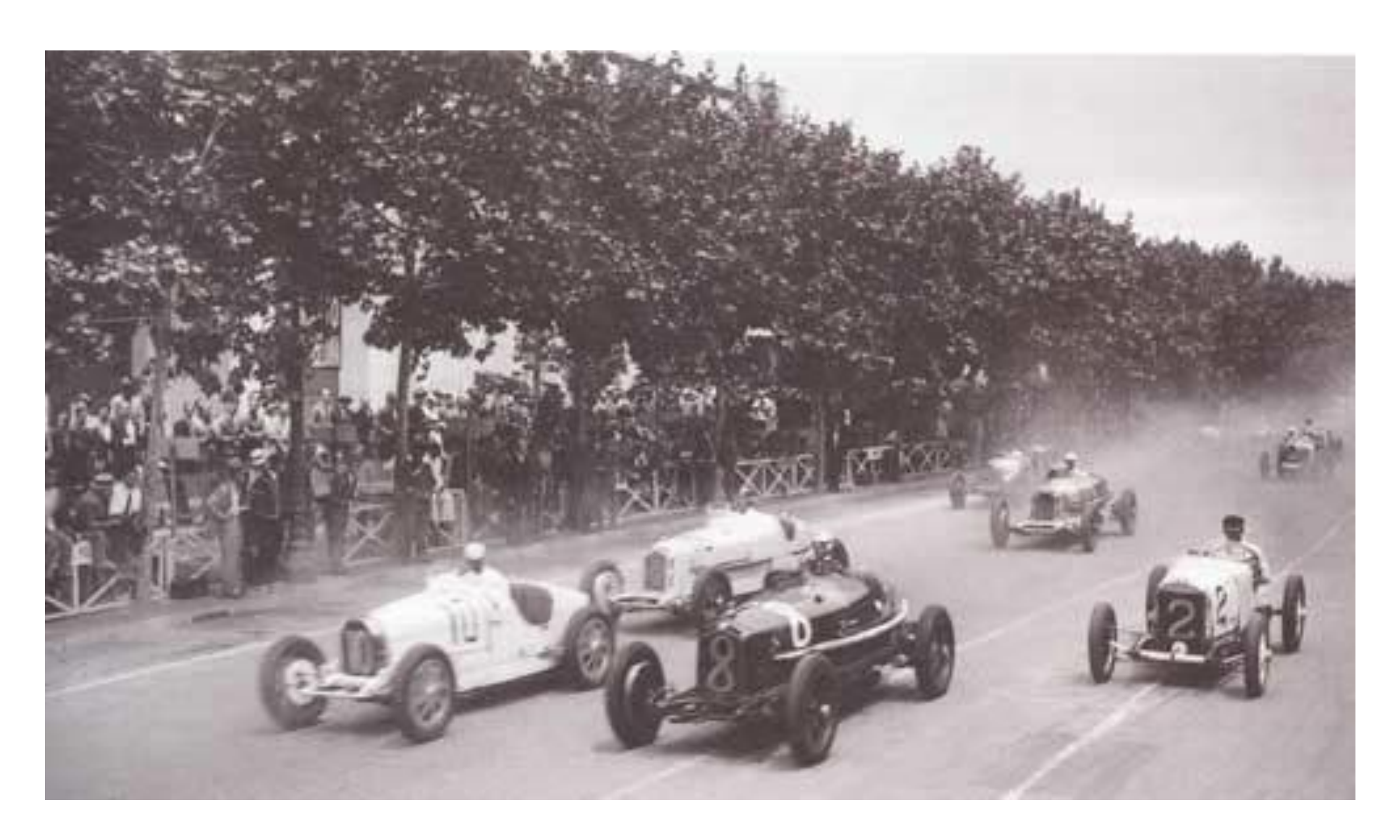
Las eses del segundo Museo ...



...saliendo de la curva del Teatro Griego.


La Pergola
Viraje
Rius i
Taulet
Palau
Agricultura
Poble
Espanyol
Tecnica
Sant
Jordi
Recta de l'Estadi


MARTINI & R
LA MARCA



Carreras en los años 30. En esa época se mataron muchos pilotos en los Grandes Premios porque no llevaban cinturón de seguridad ni barras de protección.



Urbanización de la montaña de Montjuic en 1929 para la Exposición Universal.

El secreto de por qué Montjuic resulta tan adictivo tanto para los pilotos como para los espectadores hay que buscarlo en el trazado de sus curvas, diseñadas según los conceptos de los ingenieros de carreteras catalanes de esa época (de entre los años 20 y los años 70) .

A estos ingenieros les gustaba trazar curvas de estilo “voluptuoso mediterráneo” y Montjuic está lleno de este tipo de curvas, así como muchas carreteras catalanas construidas en esa época.

Además, estos ingenieros aprovechaban los mejores lugares para colocar allí estas curvas, en los lugares con más belleza natural .

Como resultado, podemos encontrar por toda Cataluña curvas de ese tipo que además están en lugares muy bonitos o espectaculares.

Varias generaciones de pilotos de autos y de motos catalanes se formaron conduciendo por este tipo de curvas, que exigían pilotar más con “dos cojones” que con técnica , además al estar situadas en lugares inspiradores, los pilotos se sentían impulsados a jugársela en cada curva de ésas .

Por eso Montjuic es un trazado
que gusta tanto a los pilotos : es bonito, las curvas son interesantes, es placentero , no cansa nunca y además los pilotos se sienten inspirados a darlo todo en ese entorno .

Por si faltara poco, en Montjuic se veían carreras muy emocionantes, especialmente las de fórmula uno de 71 y 73, que tuvieron muchas alternativas y cambios del líder, resultando en carreras " como deberían de ser " todas las carreras, muy emocionantes y espectaculares. Nada que ver con las carreras de fórmula uno actuales que se disputan en circuitos estúpidos llenos de curvas raras , carreras que degeneran en aburridos desfiles.

Los organizadores y el público esperaban que la carrera de 1975 sería igual de buena, y en parte lo fue porque en sus 25 vueltas recorridas hubo muchos cambios de líder y al final el accidente fue como el de Rindt y Hill en el 69, en la zona del estadio , pero mortal esta vez.

Las fotos de Montjuic en los años 60 muestran a pilotos, especialmente de motos, que conducen como lo hacían en esa época en España, a base de furia y poca técnica . Carlos Saura, el director de cine, corría en motos por entonces y decía que lo dejó porque veía que nunca ganaba una carrera y que los que ganaban se jugaban la vida y él no estaba dispuesto a hacerlo.



El parque de atracciones

funcionaba en los años 70 en Montjuic,

al lado del circuito.



Montuic actualmente : la entrada por la Feria de Muestras.


SUZUKI
JAPAN
1
23
19
17



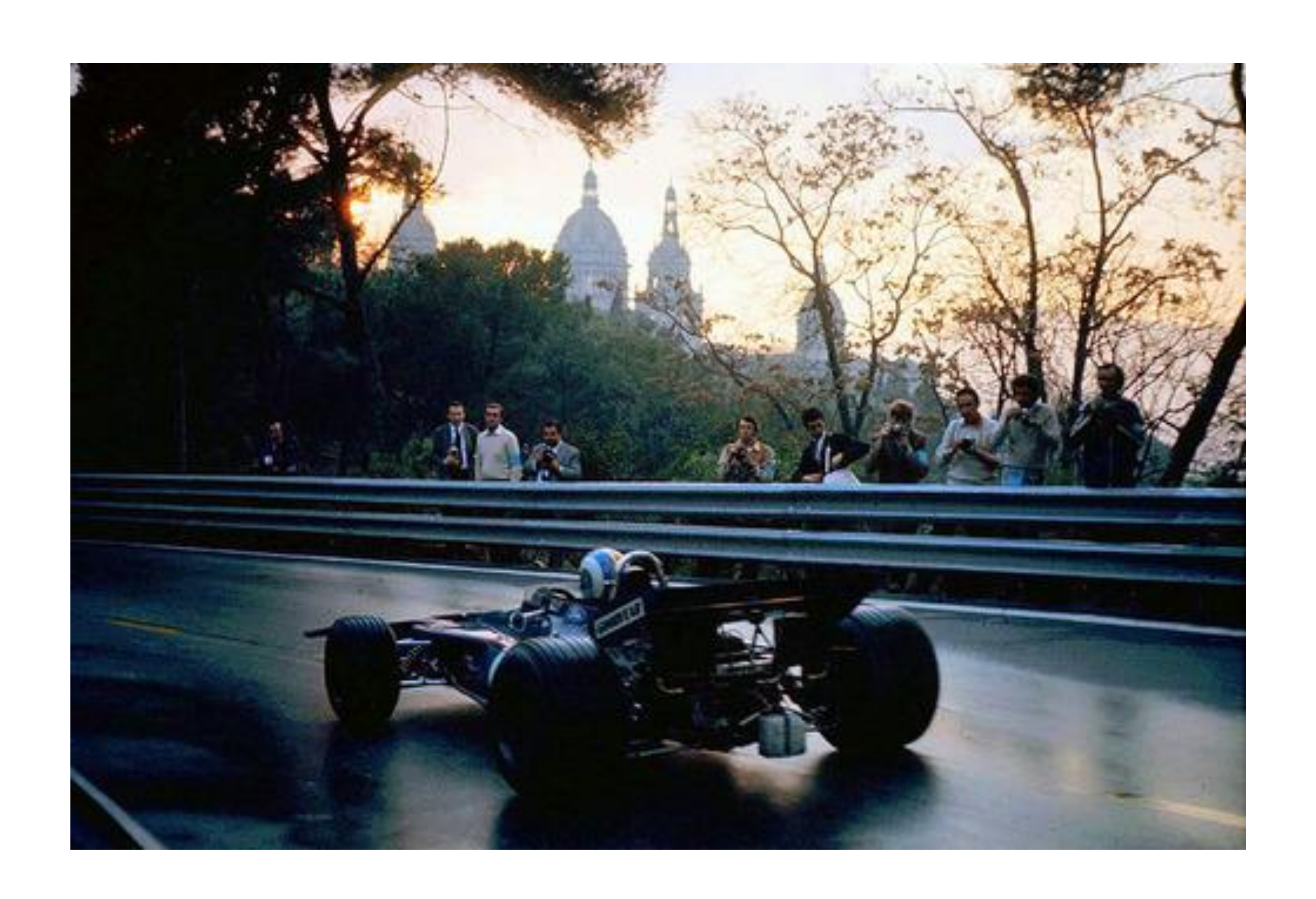
Teatro Griego.



1969.



La Font del Gat .



1971, Cevert con su Tyrrell.


3
3


S.EV MARCHAL
S.EV MARCHAL
S.EV MARCHAL
Grand Prix
LA CATALANA
Grand Prix
21


FEMSA





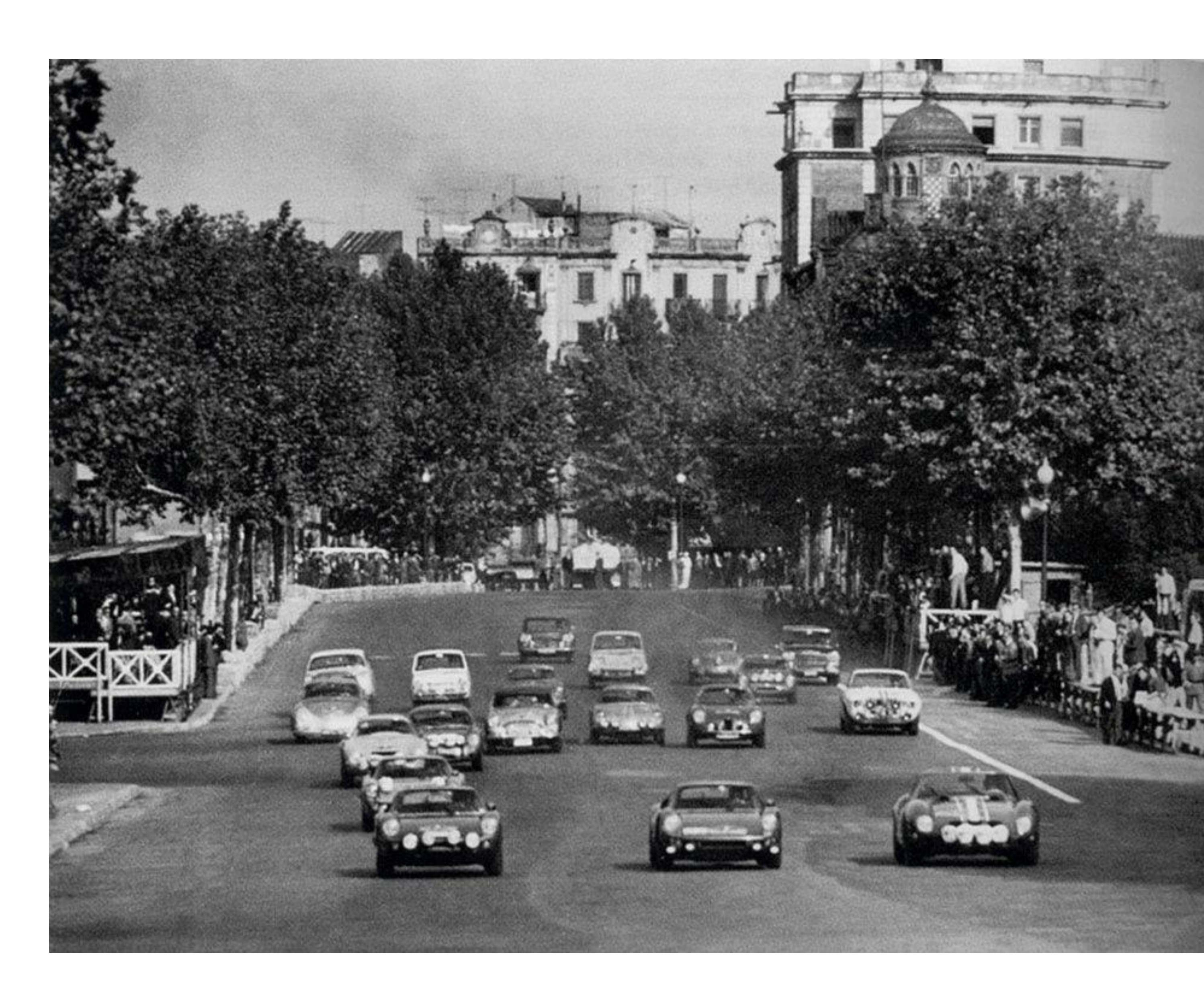
Dos pilotos de motos de los que “ se la jugaban”.


15
10


FESTINA
PIRELLI

IV 24 Horas de Motociclismo (1958)


200



Las carreras de autos, a pesar de ser siempre lo mismo, cambian en cada año, porque cambian los pilotos, cambian en su forma, en su físico, en sus vidas privadas , cambian las modas cada año, cambia la situación política o económica, cambia todo .

Por ello , mirando todas estas fotos se pueden detectar los cambios que se han dado en el país y en el mundo cada año y cada década.

Los aficionados a este deporte necesitan que cada año haya algo nuevo en él, autos nuevos, pilotos nuevos, circuitos nuevos. Esto se aprecia sobretodo en la fórmula uno porque allí se concentra la mayor parte del talento y del dinero.

Siguiendo las fotos de las vidas de los pilotos vamos viendo cómo cambian, como se vuelven más maduros, cómo dejan de ser jóvenes ambiciosos llenos de ganas de triunfar,

algunos llegan a este deporte sin estudios y son gente vulgar pero con los años y el dinero que van ganando, mejoran su nivel cultural y personal,

otros pilotos son apasionados de los autos y del pilotaje a los que no les interesa nada más de lo que ocurre en el mundo pero con los años se van instruyendo y se van haciendo más sabios, condición necesaria en todo campeón.

En los años 70 hay muchos cambios de año en año, llegan nuevos pilotos, la carrocería de los autos cambia, aparecen nuevas innovaciones técnicas,

pero para el público hay que conseguir que los autos sean atractivos y cada año se renuevan en su estética .

Los pilotos que ya no son jóvenes confían su trabajo en su profesionalidad y sapiencia técnica mientras notan cada año que les cuesta más soportar las largas carreras y el desgaste físico consiguiente

así como las largas temporadas en la que es fácil perder la dirección del objetivo final, por cansancio acumulado.

Muchos pilotos ganan los campeonatos, no porque sean relamente mejores que los otros pilotos, técnicamente, sino porque aguantan mejor esas largas temporadas y no empiezan a cometer errores cuando llega el desgaste físico a mitad de la temporada

o cuando después de una carrera buena no consiguen reunir fuerzas para la siguiente y bajan en su rendimiento.

El campeonato del mundo de fórmula uno premia a los pilotos que aguantan mejor toda una temporada sin bajar en sus performances y sin cometer errores,

así como a aquellos pilotos que son capaces de hacer una gran carrera en un circuito favorable a ellos pero en todos los demás circuitos también.

Jacky Stewart ha sido, sin duda, uno de los campeones de la fórmula uno más equilibrados y prudentes, a la par que experto en las técnicas de pilotaje.

Basta este comentario suyo para entender su mentalidad , tras la muerte de Cevert en Watkins Glen en 1973 : "Le dije que no tomara esa curva con esa marcha porque el coche se ponía inestable y no se ganaba tiempo y no valía la pena arriesgarse a chocar contra el guardaraíl".

Hay un escrito suyo (publicado en la revista del Real Automóvil Club de Cataluña , hacia 1970) en la que explica todo lo que tiene que hacer para dar una vuelta a Mónaco a todo ritmo ;

describiendo todos los cambios de marcha que debe hacer, todas las irregularides del asfalto que debe tener en cuenta, todas las particularidades de cada curva , cómo debe dar gas y frenar en cada una de ellas, a qué debe estar atento en cada sección del circuito, cómo debe dar un ligero contravolante aquí o allá.

Para dar una sola vuelta a Mónaco, Stewart debe seguir una "partitura" escrita por él mismo sobre qué debe hacer en cada curva y en cada momento con el auto.

En este piloto escocés no hay improvisación ni conducción por intuición :
todo lo que hace con su auto de fórmula uno está estudiado y

clasificado en sus notas.

Pilotar su auto en carrera es como tocar una partitura donde todo ya está escrito lo que debe hacer: solamente le queda tocar bien esa partitura en la carrera.
Los entrenamientos sirven para escribir la partitura con todos sus detalles , una partitura que se tocará exactamente como está escrita, en la carrera.

En los entrenamientos, además, se buscan los mejores reglajes para ese circuito y los pilotos más “ sensibles” a las reacciones de su auto son los que encuentran los reglajes más convenientes.

Por ello, el piloto de fórmula uno es un profesional tan especializado y que hace un trabajo de tanta precisión como lo pueda ser el violinista de concierto o el cirujano de primera línea.

Y por la misma razón, el piloto de fórmula uno lleva una vida tan ordenada y meticulosa en su preparación física y mental como la que debe llevar el violinista o el cirujano :

ninguno de ellos se puede equivocar en su trabajo de gran dificultad.
Eso es así en teoría , aunque muchos pilotos de fórmula uno llevan en realidad una vida propia de estrellas del rock.

En los años 70, el estilo “racional” de Stewart fue seguido sobretodo en los años 70 a 73, pero otros pilotos impusieron sus propios estilos más tarde : Peterson con sus derrapajes (que hacían creer al público que pilotar bien un auto de carreras consistía en hacer eso mismo), Fittipaldi con sus carreras “a la espera de acontecimientos” , Lauda con su cerebro privilegiado , Hunt con su improvisación genial, Reutemann con su estilo académico clásico, Andretti con su estilo surgido de pilotar cualquier cosa con ruedas aquí o en USA, Villeneuve con su estilo

de llevar los reflejos humanos al límite como hacía cuando corría sobre el hielo y muchas otras variantes según cada piloto.

El estilo de Stewart era el propio de la escuela inglesa de pilotaje, donde se buscaba el divertirse pilotando en circuitos rápidos y fáciles, como son la mayoría de los circuitos ingleses, sobretodo los contruidos sobre antiguos aeródromos, aplicando una serie de técnicas , haciendo un buen trabajo y poco más,

en ningún caso jugándose la vida en cada curva como un loco.

Aveces ganaba uno y otras veces ganaba otro (como le dijo Stirling Moss a Fangio en una ocasión) porque ese día estaba mas fino o en mejor forma

y las carreras no consistían en hacer adelantamientos espectaculares y grandes derrapajes (como quieren ver los ignorantes sobre este deporte)

sino que eran una especie de exhibición de autos de carreras y de técnicas de pilotaje y de puesta a punto , ganando un día uno y otro día otro.
Los pilotos eran “gentlemen” porque debían serlo, ya que si cometían un error, podían matarse ellos y los pilotos que iban detrás.

No eran gente vulgar que iba a adelantar a los demás de cualquier manera para humillarlos.

Eran gente con cabeza que conocían los peligros de su deporte y que salían a aplicar las técnicas que conocían y hacer una buena conducción , de ninguna manera salir a hacer el loco.

Alfonso de Portago no era así, este aristócrata español que vivía como un play-boy, probaba todos los deportes y conducía su

fórmula uno (que se había comprado con su dinero) como un loco. Quería probarlo todo en la vida y hacer muchas cosas y no le importaba morir joven .

Con esta mentalidad no se puede uno subir a un coche de carreras , porque serás un peligro para tí y para los otros pilotos.

El piloto de careras no es un loco de la velocidad como dicen los que no conocen este deporte, ni un obsesionado por ir cada vez más rápido, ni un neurótico que no puede vivir sin sentir las sensaciones de desplazarse como un dios por el asfalto, sin casi rozarlo , ni un acomplejado que necesita el poder de sentir un motor potente a su espalda para sentirse que es “ALGUIEN”.

Un piloto de carreras es un artista de la conducción y un técnico y muchas veces no disfruta su trabajo mientras pilota porque está pendiente de no cometer ningún error y de hacer todos los movimientos de brazos y pies bien.

El verdadero piltoto de carreras disfruta su trabajo después de la carrera, si ha ganado.

Este deporte consiste en aliarse con la máquina y bailar juntos, piloto y auto ,
conociéndose muy bien uno al otro
y exprimiendo todo lo que pueda dar
de sí cada uno,

sintiendo cómo el auto le influye
y cómo él influye en el auto ,

porque el piloto, una vez está dentro del cockpìt, influye en las reacciones del auto, no solamente pilotándolo sino también con su manera de ver, de maniobrar, de dejar que el auto se desplace en las curvas .

A su vez el auto influye en el piloto porque le obliga a hacer un esfuerzo que no es el natural en el hombre :

sentado, haciendo fuerza con los brazos (si el monoplaza tiene la dirección dura) , aguantando todo el cuerpo las sacudidas y los golpes por los baches en el asfalto así como las fuerzas gravitatorias en las curvas ,

acumulando un gran desgaste por todas estas tensiones en el cuerpo, gastando fondo físico (ganado haciendo footing u otros deportes clásicos)

pues el piloto acaba cada carrera con todo el cuerpo desencajado y debe recuperar su forma de atleta clásico pacticando otra vez gimnasia, footing, lo que sea , al día siguiente.

En caso contrario, si se vuelve a subir a un auto de carreras, todo le va a salir mal y va a dar pena, porque estará en mala forma.

Es un deporte de alianza con la máquina y de trabajo conjunto con ella.

Cuando el piloto pone a punto el monoplaza, está sintiendo todo lo que hace la máquina en cada curva

y lo procesa en su mente para ajustar el auto en sus reglajes en la mejor dirección para ir más rápido.

Es un deporte de minusválido, el piloto deja de ser un hombre normal para convertirse en un cyborg sin piernas que confía todos sus movimientos a una máquina que puede ajustar según lo que su propia mente quiera, sea para ir más rápido, para ir más suave, para ir con más subviraje o con más sobreviraje.

El automovilismo es un deporte muy caro , excepto si practicas la especialidad del karting.

En los años 70, la fórmula uno dejó de ser financiada por cada equipo para pasar a llevar publicidad de los sponsors.

Los autos eran cada vez más caros y los pilotos cobraban cada vez más.

Teníamos a los 20 mejores pilotos del mundo que podían conducir los mejores monoplazas existentes, carísimos, y luego teníamos un público de 100.000 personas que querían todas ellas probar uno de esos monoplazas pero que no podían .

Este deporte se desvirtuó para convertirse en el alivio de las frustraciones del hombre medio de suburbio o de barrio, que al ver la arrancada de una carrera de fórmula uno, se creía que todo consistía en tener un gran motor detrás y sentirse poderoso mientras se ganaba mucho dinero y se gozaba del estilo de vida propio de los pilotos de carreras : lujos, mujeres y glamour.

En los años 70 se potencia esta imagen de los pilotos, para conseguir sponsors y el público de bario cae en la trampa y se cree que conducir un fórmula uno es ser más atrevido que los demás y jugarse más el físico en cada curva, sin que este tipo de público mayoritario en los años 70 conozca las técnicas de este deporte ni sus particularidades.

Yo también era un fan de este tipo en los años 70 y me compraba todas las revistas en las que salían los pilotos y coleccionaba los posters.

Conduzca como un profesional

Por Jackie Stewart

Un famoso piloto de carreras explica cómo mejorar la destreza al volante para mayor seguridad personal

Al terminar la temporada de carreras automovilísticas de 1973 me sentía orgulloso. Había ganado por tercera vez el campeonato mundial y, cuando se llega a la cima tras competir con los mejores pilotos del mundo, hay motivo para sentirse satisfecho. En efecto, así cerraba con broche de oro mis diez años como corredor profesional, y parecía el momento oportuno para retirarme.

Además, tenía otra razón para estar contento: había participado en 282 carreras profesionales y no había sufrido un solo rasguño. A pesar de las mejoras introducidas en los automóviles y en las pistas durante los últimos años, las carreras siguen siendo una profesión peligrosa. Si había podido evitar accidentes mortales fue gracias a la suerte, a mi elección de equipos y a mis mecánicos, pero también a que presté siempre la máxima atención posible a las medidas de seguridad.

Nadie llega jamás a dominar por completo un automóvil. Esta máquina caprichosa es capaz de ponernos en situaciones que el hombre no logra controlar, y en un instante puede convertirse en un arma mortífera para el conductor y su familia. Puesto que las carreras constituyen una versión a mayor escala de la conducción normal del coche, estoy seguro de que las enseñanzas que he obtenido en las pistas serán útiles para todos los

El piloto escocés Jackie Stewart, campeón mundial en 1969, 1971 y 1973, y autor de este artículo, se retiró en octubre de ese último año de las carreras automovilísticas, a la edad de 34 años. Durante su carrera, ganó veintisiete competiciones del Grand Prix, más que cualquier otro corredor en la historia de este deporte.

automovilistas. Recomiendo tres hábitos que pueden resumirse en tres palabras: concentración, previsión y consideración.

Concentración. Este hábito supone dedicarse en cuerpo y alma a conducir. En cuanto cerramos la portezuela y nos ajustamos el cinturón de seguridad, entramos en un mundo nuevo. Hay que apartar de la mente todo lo demás. Hasta los movimientos más sencillos, como soltar el freno de mano y emplear correctamente los intermitentes al separarnos de la acera, deben hacerse de manera consciente y no rutinaria. Tenemos que sincronizarnos mental y físicamente con los diversos elementos de la conducción: en el interior del coche, con el tablero de instrumentos, el volante y los pedales; y en lo que respecta al exterior, con el tráfico y el estado del tiempo.

Puede decirse que la concentración me salvó la vida por lo menos en una ocasión. Corría la prueba clasificativa de velocidad la víspera del Grand Prix sudafricano de 1973 cuando, de pronto, viví la pesadilla de todo piloto: pisé los frenos al ir a tomar una curva... y el pedal se hundió hasta el fondo. Sin frenos, me dirigía a 290 kilómetros por hora hacia las tribunas, donde había unos cinco mil espectadores. Con la máxima concentración empecé a prepararme para un choque. En la fracción de segundo que me quedaba, hice girar las ruedas de manera que al rozar sobre el pavimento, los neumáticos, de una anchura muy superior a la normal, redujeran la velocidad, crucé los brazos sobre el pecho para protegerme y apoyé bien la cabeza en el respaldo del asiento para no desnucarme en caso de que el coche chocara hacia atrás. Milagrosamente, el patinazo surtió efecto: mi automóvil se detuvo a diez centímetros de las tribunas, y salí ileso.

Previsión. Esto es una consecuencia de la concentración, un sexto sentido que desarrolla el piloto. Cuando éste piensa atentamente en la conducción y sincroniza sus movimientos con las condiciones de la carretera y del tráfico, puede prever lo que van a hacer los demás conductores y los peatones y tomar las medidas adecuadas. Al adelantar, por ejemplo, si se prevén los movimientos del tráfico, mirando tanto al frente como por el espejo retrovisor, se sabe exactamente en qué momento se debe hacer esta maniobra sin peligro. Entonces se puede pasar al carril izquierdo con un movimiento fácil y suave del coche, y no habrá necesidad de frenar al volver al carril derecho.

La previsión protege al conductor contra lo que acaso sea la situación más peligrosa, sobre todo al circular por una ciudad: el vehículo que hace un giro a la izquierda por delante de nosotros cortando el flujo de tráfico procedente de la dirección opuesta. Si el conductor sabe anticipar los movimientos de los demás, muchos

indicios le advierten que el otro automovilista va a dar la vuelta —disminuye la velocidad, cambia la posición de las manos en el volante— aunque haya olvidado hacer la señal reglamentaria.

Recuerdo un accidente que me ocurrió en Escocia cuando tenía dieciocho años y mi futuro como corredor no era más que un sueño. Avanzaba cuesta abajo a 110 kilómetros por hora y alcancé a un camión. Inicié la maniobra para adelantarlo cuando, de pronto, sin hacer ninguna señal, el camión empezó a girar y a interponerse en mi camino para desviarse por una carretera lateral. Viré para evitar el choque, traté de tomar el mismo desvío y, al no lograrlo, terminé estrellándome contra un poste de telégrafos. El coche sufrió muchos daños, pero por fortuna yo salí sano y salvo. Hoy sé que aquel accidente era evitable. Debí haber previsto lo que el otro conductor se proponía hacer, aun cuando no hiciera ninguna señal.

Consideración. Acaso parezca extraño el empleo de estas palabras en boca de un corredor de las reñidas competiciones automovilísticas, pero de hecho constituye una de las técnicas de seguridad más importantes. Los buenos pilotos no acosan a sus rivales para ponerlos en peligro, ni impiden que les adelante un coche más veloz; y a pesar de que los coches de carreras no tienen luces de pare ni intermitentes, los corredores indican lo que se proponen hacer (frenar, dar un amplio viraje, adelantar, etc.) con un gesto que la mayoría de los espectadores no puede apreciar. Hasta los competidores más exaltados comprenden que la consideración es una manera de protegerse a sí mismos; en efecto, a nadie aprovecha que ocurra un accidente. Tanto en la pista de carreras como en un paseo dominical, el automovilista de segunda categoría es el que se comporta con incorrección al volante.

Para el que tiene que conducir todos los días, la consideración es aún más importante, puesto que nunca se puede estar seguro de que los demás conductores estén totalmente atentos. Por tanto, antes de iniciar cualquier maniobra (como arrancar, cambiar de carril o adelantar) pondere el efecto que ésta pueda tener sobre los demás. Baste un pequeño ejemplo: antes de parar en un pavimento resbaladizo, toque ligeramente el pedal del freno un par de veces, para prevenir al conductor que viene detrás. Así se reduce el peligro para ambos.

El Grand Prix alemán de 1968 fue una carrera extremadamente difícil. Aquel día la pista de Nurburgring, que es siempre peligrosa, estaba envuelta en densa lluvia y neblina. A la velocidad de la carrera, muchas curvas no se veían hasta el último momento. Los coches a los que adelantaba no podían verme cuando me acercaba a causa de las salpicaduras de sus propias ruedas, y a veces

yo tampoco distinguía el coche que iba delante de mí. Por ello, seguía las huellas del coche de delante y, cuando me había acercado lo suficiente para verlo, buscaba el momento propicio para adelantarle. Las circunstancias eran las peores que yo recuerdo, y los coches patinaban en toda la pista. No obstante, concentrándome, previendo las curvas y considerando con todo cuidado por dónde podía adelantar a otro con el mínimo riesgo para él y para mí, logré ganar por más de cuatro minutos; acaso haya sido la mejor carrera de mi vida.

Cuando veo que una persona se aburre al volante, conduce mecánicamente, sin placer, quisiera enseñarle a sentir su automóvil. Sería una especie de educación de la sensibilidad para automovilistas. Al fin y al cabo, cada coche tiene su propia personalidad y se comporta según se le trate.

Por ejemplo, un coche de Fórmula 1 es como un brioso pura sangre, inquieto y nervioso, que responde al más ligero toque. Durante una carrera hay que "persuadirlo" de que haga exactamente lo que uno quiere; si se le trata con brusquedad, se volverá contra el piloto como una fiera. Esta delicada relación entre el conductor y su máquina es especialmente importante cuando se toma una curva a gran velocidad. Desde los graderíos puede parecer que el conductor estuviera castigando su vehículo al frenar, patinar por el extremo de la curva haciendo sufrir a los neumáticos, y acelerar otra vez para salir de ella; pero en realidad el piloto guía el coche suavemente por la curva, cuidando de no alterar el delicado equilibrio y ritmo de la máquina mientras se encuentra en una situación poco estable.

También tenemos que procurar conducir lo más limpia y suavemente que nos sea posible; lograr una "armonía con el coche". Así se puede cambiar de velocidad con tal seguridad que ni siquiera se sienta, y frenar acariciando el pedal de manera que el vehículo ruede hasta detenerse, en vez de parar en seco. La economía de movimientos resultante elimina muchos esfuerzos y tensiones, tanto para nosotros como para el coche, el motor, la transmisión, los frenos y los neumáticos; y, sobre todo, ahorra gasolina.

A esta técnica la llamo "Fórmula Finesse", y para enseñarla marco una pequeña pista en forma de *slalom* en una zona donde no haya peligro, como en un estacionamiento. Luego coloco una palangana ancha y poco profunda sobre el capó del motor, la sujeto con esparadrapo y echo en ella una pelota. Se trata de recorrer la pista a una velocidad razonable, pero tan suavemente que la pelota no se salga de la palangana. Para lograrlo se necesita concentración y previsión. Claro está que no es necesario conducir con una pelota sobre el capó, pero, si el automovilista imagina que está

allí, estoy seguro de que mejorará mucho su manera de conducir.

No se preocupe si corre menos. El tiempo que pierda estará más que compensado por su tranquilidad y la economía de su coche. Recuerdo un experimento realizado por dos pilotos alemanes hace algunos años. Concertaron una "carrera" de 1.500 kilómetros para llegar a encontrarse en determinado lugar. Uno de ellos condujo con calma, obedeciendo todas las normas de tráfico y observando en general las reglas de la "Fórmula Finesse". El otro se dirigió a su destino a toda máquina. El conductor temerario llegó apenas 31 minutos antes que su contrincante, pero gastó cuarenta litros más de gasolina y decuplicó sus probabilidades de accidente.

Hoy, los automóviles se perfeccionan constantemente; pero, por seguros que sean, la gente seguirá matándose o sufriendo heridas si los automovilistas continúan chocando contra muros o unos contra otros. Por tanto, hemos de mejorar el elemento humano, que constituye el factor más importante de la seguridad en carretera.

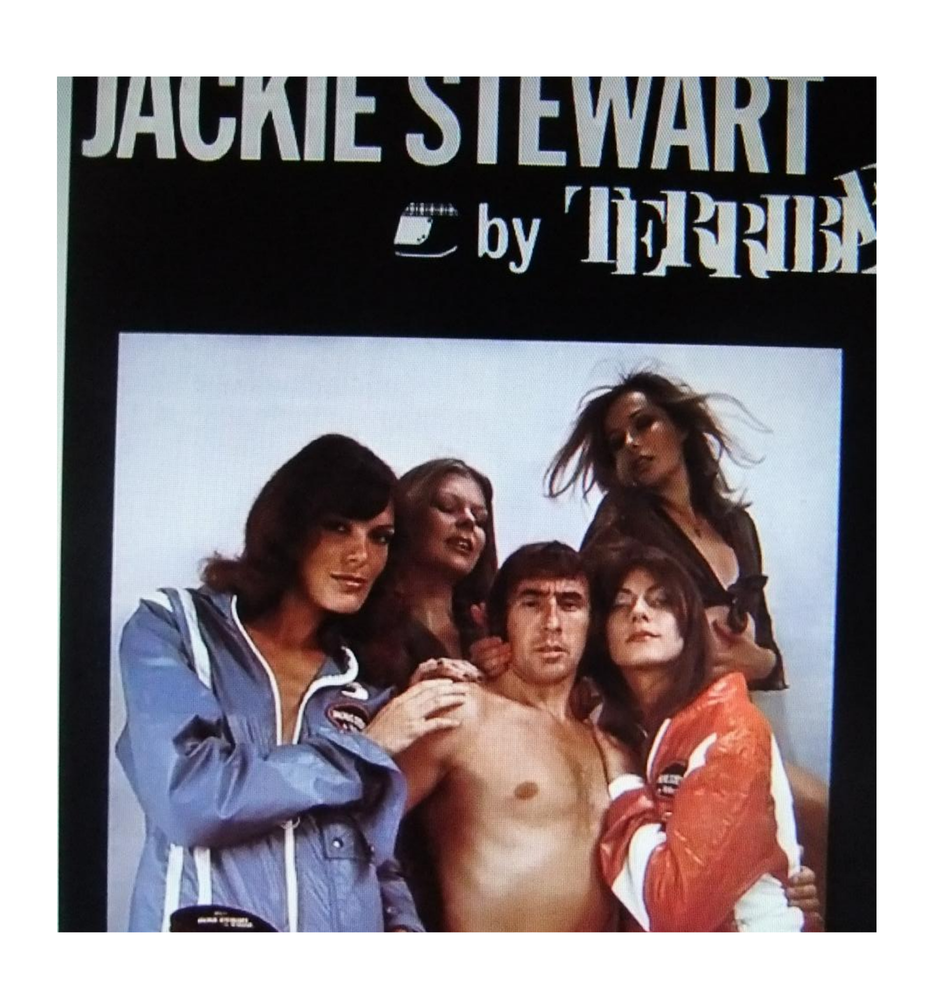
Sería conveniente que todo conductor practicase en alguna pista especial de adiestramiento supervisada por la policía o por clubs de automovilismo. No basta leer en un manual, por ejemplo, que la manera de controlar un patinazo es hacer girar las ruedas delanteras en la dirección del deslizamiento; resulta mucho más eficaz conducir en una zona especialmente acondicionada para ensayar sin peligro patinazos y vueltas en redondo. Así experimentaríamos las sensaciones de desorientación e indefensión que acarrean ciertas situaciones aprendiendo a hacerles frente sin perder la serenidad.

La mayoría de las personas necesitan una fuerte impresión para convencerse de que hay que ser cuidadoso al conducir. Si yo fuera instructor de una auto-escuela, sometería a mis alumnos a accidentes simulados, como hacer que atropellasen muñecos de goma en forma de escolares o cochecitos de niño. También los obligaría a ver películas de accidentes para que comprendieran que el automóvil no sólo es brillante carrocería y sonido estereofónico, sino que también tiene un aspecto trágico.

Conducir un automóvil tiene que ser una actividad continua y creadora, que se practica durante toda nuestra carrera como automovilistas. Recordemos que el factor más importante de la seguridad es nuestro propio comportamiento tras el volante..., no sólo en la carrera que se emprende para ganar, sino también en la que corremos para sobrevivir.



Tratemos siempre de ser un poco más bondadosos de lo necesario.
— James Barrie



Jackie Stewart, a pesar de su dislexia o gracias a ella, desarrolló un estilo de pilotaje muy meditado y razonado.

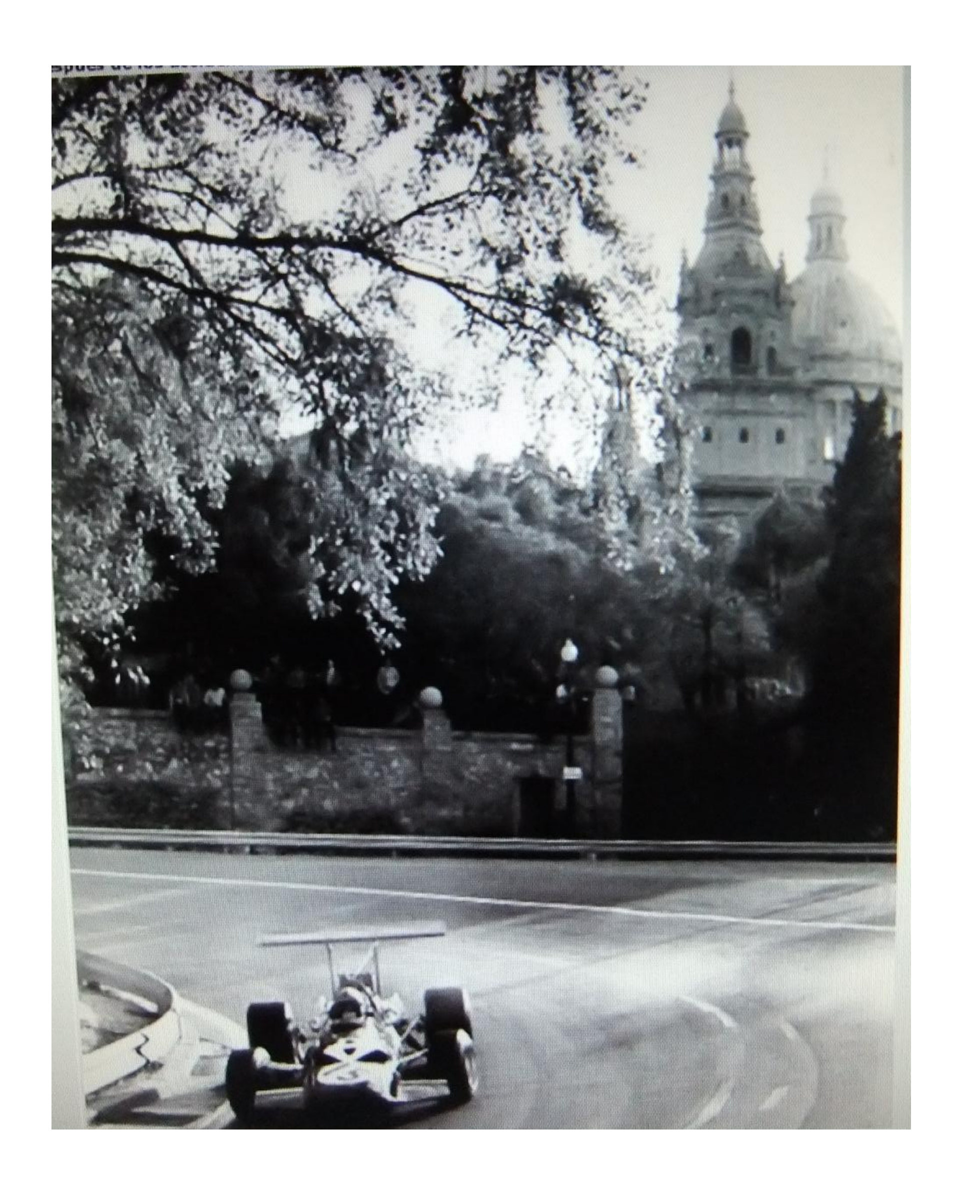
En los países comunistas también se celebraban carreras de coches pero con monoplazas muy sencillos y baratos y los pilotos eran los mismos mecánicos. Los gobiernos comunistas consideraban a este deporte como un deporte de resistencia física y de conocimiento de la máquina y de los límites del piloto, un deporte mental que exigía una buena forma física.



Montjuic en la actualidad : carreras de exhibición a baja velocidad .



Montjuic en la actualidad : recta de salida .



Esta foto resume todo lo que era Montjuic.



Las pruebas de auto-cross eran baratas, divertidas , con coches de desguace en circuitos de tierra , en los años 70 en España cuando no había dinero para nada más.

Circuito de tierra de Terrassa.





La pista de karts que había en las afueras de Terrassa, en los años 70.

a presidió el inicio de las actividades del presente curso de la entidad terrassense. (Foto: Cristóbal Castro).

electoral del Partido Socialista en el ejercicio del poder. **(Información en la página 11).**

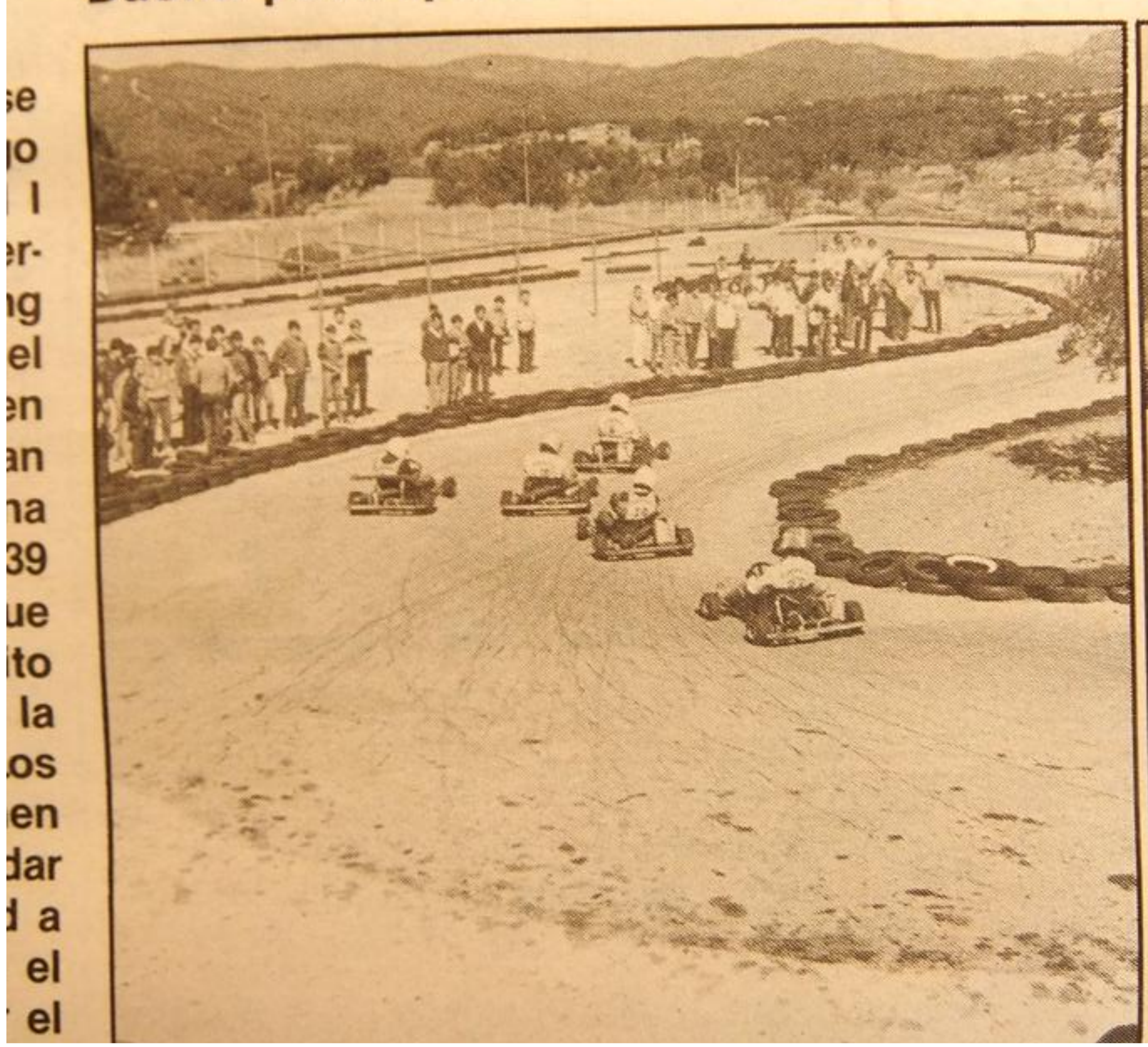
Manuel Sánchez «Cañas», campeón de España de karting

El piloto terrassense Manuel Sánchez «Cañas» se ha proclamado en Zaragoza campeón de España de karting en la categoría de 250 con cambio. Es la primera vez que consigue este título y en una anterior edición había obtenido la segunda plaza. Participaron también en esta competición, dentro de la categoría senior, otros dos pilotos de nuestra ciudad, Jordi Puigdellívol y Melchor Barrera. **(Información en página 16).**

De izquierda a derecha, Jordi Puigdellívol, Manuel Sánchez y Melchor Barrera, los tres terrassenses que compitieron en Zaragoza. (Foto: Miquel Mundet).

se
go
l
er-
ng
el
en
an
na
39
ue
ito
la
os
en
dar
d a
el
el

Buena participación en la primera edició



que
rting
Can
gado
n de
zada
l de
n la
de
sos
en
yés
elta
al
el
la
su
ía.



Un gran número de
corredores amateurs de
karting se dieron
cita en el circuito de
Karting Terrassa

o y vuelta más
u de Pere Bayés

Karting



Quiere revitalizarse el deporte del karting consiguiendo una mayor popularización.

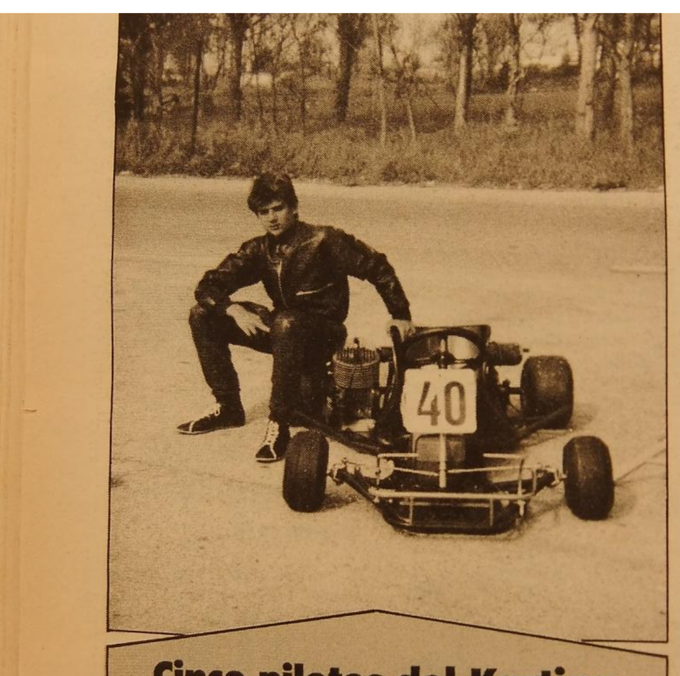
Karting Terrassa quiere promocionar este deporte en las pistas de Can Trías

Karting Terrassa, entidad creada en nuestra ciudad hace algunos años y que últimamente se había mostrado inactiva, quiere revitalizar este deporte en Terrassa y por ello el piloto local Jordi Puigdellívol, ayudado por mecánicos, promueve la reutilización de las pistas que se encuentran en la zona de Can Trías.

«Nuestra ciudad siempre ha tenido buenos corredores de karts y para que surjan nuevos valores y en definitiva para conseguir una mayor promoción hemos pensado en obtener un mayor rendimiento de estas pistas. Por tanto, esta instalación funcionará todos los fines de semana y días festivos desde las nueve de la mañana a las diez de la noche y tengo en proyecto organizar diversas carreras y también que los mejores especialistas del país vengan a efectuar demostraciones».

Jordi Puigdellívol considera que hay una gran labor por realizar en el karting terrassense para que vuelva a ser lo que fue **«Disponemos en Can Trías de veinte karts en alquiler y un buen circuito. Con ello pensamos aumentar la práctica del karting para que surjan nuevos corredores y también para que un público más amplio conozca este deporte. Estamos abiertos a cualquier iniciativa que tenga la finalidad de revitalizar esta especialidad y nuestra actuación va orientada hacia ello».**

Las pistas de Can Trías, van a potenciarse lo máximo posible y el objetivo, a medio o largo plazo, es el de poder disponer de pilotos que puedan competir en competiciones oficiales y al propio tiempo se pretende que crezca el interés hacia esta especialidad a menudo infravalorada.



Cinco pilotos del Karting Terrassa, en Ampuriabrava

Cinco pilotos del Karting Terrassa participarán el próximo domingo en una prueba del Campeonato de Catalunya de karting que tendrá lugar en el circuito de Ampuriabrava. En la categoría junior intervendrán los terrassenses Tomás Panadés y Sergi Giró, efectuando este último su debut. En la categoría

Ford er
los concep
transmisió
continua
que el trab
geniería p
zó en 197
solicitadas
dida conj
y la firma
missie BV
innovado
Además,
compone
para las C
nes serán
Doorne e
del veran
tradas a
para su
ción al
Doorne h
do tambi
utilizació
ches de e
A lo la
ta Ford
Burdeos (
la produc
cantidad
atender la
sólo de F
bién de c
potencial
Actual
Burdeos
cambio m



Dos terrassenses dominaron la carrera de karts de Matadepera

Mucho público en una carrera que tuvo ciertas lagunas organizativas

Con unas dos horas de retraso sobre el horario previsto se inició el pasado sábado la anunciada carrera de karts que incluía el programa de la Festa Major de Matadepera-84. El circuito, aunque de trazado urbano, permitió que se apreciara un excelente nivel entre los participantes, que pusieron a prueba tanto sus motores comos sus riñones contra los baches que presentaba el piso de las calles por donde se dibujó el circuito.



No hubo problemas en la salida.

El mucho público y la poca organización fueron los factores externos más resaltables en la carrera de karts del pasado sábado en Matadepera. Mucho público que se agolpaba en las curvas más cerradas del trazado y poca organización que obligaba a improvisar las vueltas inmediatamente antes de la salida de los participantes y a restringir los premios a los ganadores. Al final, dos carreras para cuatro categorías.

La primera manga, para los cubicajes inferiores, tuvo poca historia. El kart número cuatro salió en primera posición y no la abandonó ya en ningún momento a pesar de tener que doblar a varios pilotos retrasados.

En la categoría K-2 (250 cc) hubo más emoción, al menos al principio y, si bien la primera posición estuvo definida rápidamente, la lucha por los demás lugares de la clasificación tuvo su interés.

Pero fue al acabar la competición cuando empezaron los problemas. La organización, que se había comprometido formalmente y por carta a hacer entrega de unos premios en metálico que iban desde las quince mil pesetas para el ganador hasta las diez mil para el segundo y las cinco mil para el tercero, tan sólo repartió siete, cinco y tres mil, respectivamente. Hubo quien se conformó y hubo quien no. Joaquim Parera, tercero en la categoría Nacional (100 cc), quien, además de no ver las cinco mil prometidas, se quedó sin trofeo y aseguraba que no había recibido ninguna justificación por los cambios acontecidos. La organización, según nos decía Jordi Puigdomènech, uno de sus responsables, no respondía a sus compromisos porque la carrera, que en un principio estaba pensada para dos categorías, finalmente incluyó cuatro.

Salvador Cot



Manuel Sánchez y Melchor Barrera. Dos terrassenses entre los vencedores. (Fotos: Ricard Domènech).

Terrassa, 26 de julio de 1.984

FIESTA MAYOR 1984

MATADEPERA

Apreciado amigo :

...Te comunicamos que el próximo día 15 de agost a partir de las 11,00 horas darán comienzo los entrenamientos para posiciones de salida, la cual tendrá lugar a partir de las 15,30 horas.

Los premios para los vencedores serán en metálico, según te indicamos a continuación :

Para 1ª posición . . . . . . Ptas. 15.000,--
Para 2ª posición . . . . . . Ptas. 10.000,--
Para 3ª posición . . . . . . Ptas. 5.000,--

Junto con la inscripción se entregará un vale el cual incluirá, comida y entrada en la piscina, todo completamente gratuito.

Sin otro particular aprovechamos la ocasión para saludarte muy atentamente.

ado en la urbanizacion La Plana MATADEPERA Prov. BAR

Fdo.

Copia del documento acreditado que fue enviado por correo a los corredores. En él se especifican claramente los premios en metálico que recibirían los clasificados en primera, segunda y tercera posición. La firma de abajo no garantizó nada.

Sánchez, vencedor en la categoría reina

Sánchez, vencedor en la categoría reina. Manuel Sánchez, subcampeón de España en K-2 y componente de la escudería terrassense Egarcar, ganó el sábado sin problemas. En la tercera vuelta ya mandaba en la cabeza con su kart de tecnología no ya nacional, sino local. Y así hasta la meta por un circuito bastante dificultoso, «lleno de baches, muy malo», sobre todo teniendo en cuenta que este tipo de vehículos no lleva suspensión y el piloto se encaja a escasos centímetros del suelo.

Pero la victoria fue relativamente fácil, «no, no ha costado mucho» gracias al motor Derbi 250 de seis marchas completamente afinado por la escudería de nuestra ciudad y, naturalmente, a la habilidad del conductor,

En Terrassa habían varios constructores de karts,
como Miguel Tapias, de "Arisco",

"Hispakart"

y "Egarkart" .

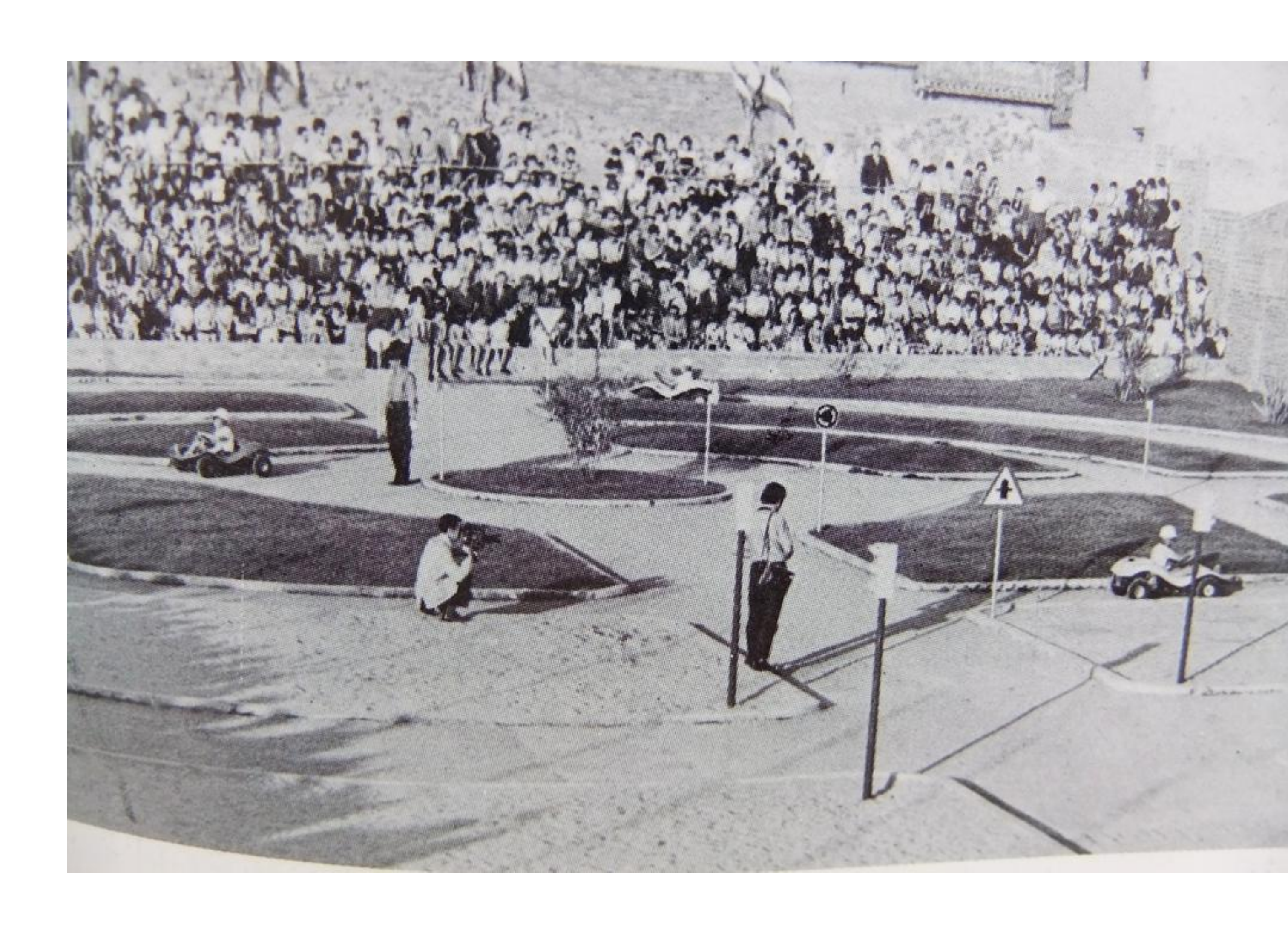


Miguel Tapias.



Foto 83

En la Rambla de Terrassa , en los años 60 corrían en karts durante la Festa Major.



La pista de karts de mi colegio.

El campeonato de F-1430 era el más barato para monoplazas en España en los años 70,

eran autos muy sencillos con un motor de Seat 1430.


SEAT
Gulf
TERGAL
12
TERGAL
MICHELIN
7
MICHELIN
CS


Esperando un buen 2013,
os deseo Feliz Navidad
Hispakart


4